

PACH ZSIGMOND PÁL

## A középkori Levante-kereskedelem „sorsa” XIX-XX. századi történetírásunkban

A közelmúltban tanulmány tárgyává tettük: hogyan *jelent meg* a középkori Levante-kereskedelem magyarországi útirányát valló felfogás a történeti irodalomban.

A tétel kettős eredetűnek bizonyult. Ami egyik ágát illeti, szoros összefüggés mutatkozott az ún. keleti kérdés XVIII. század végi-XIX. század eleji fejleményei — nevezetesen Napóleon keleti politikájának körülményei s a kontinentális zárlat hatásai — és a középkori keleti kereskedelem kontinentális-dunai útvonaláról szóló elmélet kidolgozása között: a magyar teoretikus, Berzeviczy Gergely és a német historikusok, a göttingai Arnold Ludwig Heeren és Karl Dietrich Hüllmann műveiben. Idevágó fejtegetéseik egyaránt 1808-ban láttak napvilágot.

Más történeti összefüggésben bukkant fel a tétel másik ága-forrása; az a nézet, amely szerint a XIV-XV. században Erdélyen ment át a levantei kereskedelem útja. Ezt, az előbbinél már egy jó évtizeddel korábban, ugyancsak göttingai történész: az európai tekintélyű August Ludwig Schlözer fogalmazta meg először — az erdélyi szász Joseph Karl Eder és Georg Herrmann megjegyzései nyomán — abban a könyvében, amelyet az erdélyi szász jogok történelmi igazolásának célzatával, felkérésre, írt és 1795-97-ben bocsátott közre. Tőle vette át és bontakoztatta ki a gondolatot Johann Christian Engel, a németajkú magyar történetíró, 1804-, 1805- és 1813-as kiadású műveiben.

A levantei áruk koraközépkori *dunai* forgalmának motívumát és „későközépkori” *erdélyi* szász közvetítésének téziséét az 1830-40-es években kapcsolta össze egymással a történetírás: a fiatal Horváth Mihály a Magyar Tudományos Akadémia 1835-ben hirdetett pályázatára készült könyvében és a szász Friedrich Hann az erdélyi Vereinsarchív 1848. évi kötetébe írt értekezésében. A két előadás a keleti kereskedelem útiránya dolgában a XIII. századig terjedően nagyrészt Heerenre és Hüllmannra, a XIV-XV. századot illetően pedig főképp Schlözerre és Engelre hivatkozott; mellettük az erdélyi szerző a német Gustav Gülichre és az osztrák Joseph Hormayr-ra is utalt, akik viszont ebben a vonatkozásban szintén Hüllmannra támaszkodtak.

Hormayrt, Hannat, Horváthot szakirodalmi forrásaik mellett jelenkoruk politikai viszonyai is befolyásolták. Egyaránt úgy vélekedtek, hogy a török birodalom összeomlása, a Kelet küszöbönálló átalakulása után az „ázsiai-európai világkereskedelem” újból inkább szárazföldön, mint tengeren fog haladni, — hasonlóan ahhoz, ahogy a középkorban Konstantinápoly eleste és a Jóremény-fok körülhajozása előtt történt. Ebben a világforgalomban pedig a német, az erdélyi szász, ill. a magyar kereskedelem minél jelentősebb szerepre és részesedésre való jogosultságát akarták igazolni, a történelmi tapasztalatok és a történelmi jogok

fényében. A keleti kérdés *XIX. század közepi* fejleményei, igényei és reményei tehát megintcsak nem kevésbé hatottak a keleti kereskedelem *középkori* menetét illető történetírói nézetek alakulására.<sup>1</sup>

## 1.

Hasonló nézeteket képviseltek ebben a tárgykörben — német és osztrák pályatársaikhoz hasonlóan<sup>2</sup> — a magyar és erdélyi szász historikusok az 1850-70-es években is. Eltérés inkább csak annyiban mutatkozott közöttük, amennyiben egyesek a koraközépkori *dunai* forgalommal *összekapcsolva*, annak mintegy XIV-XV. századi folytatásaként tárgyalták az *erdélyi szász* városok keleti kereskedelmi tevékenységét; mások az „első tételről” tudomást nem véve, önálló fejleményként ábrázolták az utóbbit.

Ilyen módon járt el a romantikus-nacionalista szász történetírás mestere, *Georg Daniel Teutsch* híres „Sachsgeschichte”-jében, amelynek első kiadása, a Verein für siebenbürgische Landeskunde pályadíjától koszorúzottan 1852-1858-ban jelent meg. „Mint hogy abban az időben [ti. I. Lajos korában] a Jóreménység-fokát még nem fedezték fel és a nagy világkereskedelem a Földközi-tengeren és Magyarországon át haladt, [az erdélyi szászok] tevékenysége előtt széles tér nyílt. E kedvező körülmények között kereskedelmük olyan magas fokra emelkedett, aminőről fogalmunk is alig lehet. S ebben nemcsak a nagyszebeniek, hanem a brassóiak, beszterceiek és a többi szászok is résztvettek... Délen az Alduna vidékeit járták be, látogatták Dalmáciát, a tengerpartot, Zárát, Velencét, sőt szász termékeket minden bizonnyal Egyiptomig is elvittek és értékesítettek...”<sup>3</sup> stb., — csendültek vissza az erdélyi szász püspök könyvéből Engelnek és Horváth Mihálynak oly ismerős mondatai.

*Horváth* reformkori munkája különben — amely a dunai kereskedelem tézisével, tudjuk, egybekötötte az erdélyi közvetítés motívumát — a kiegyezést követő évben, lényegében változatlan szöveggel, második kiadásban is megjelent.<sup>4</sup> Ugyanez időpontban került nyilvánosságra az újonnan alapított Magyar Történelmi Társulat frissen indult folyóiratában, a Századokban — az utóbb jogtörténeusként érdemeket szerzett — *Hajnik Imre* kereskedelem-történeti zsengeje, amely viszont csak a „második tételt”: az erdélyi tranzitforgalmat tárgyalta, de ennek koncepcióját bizonyos fokig tovább is fejlesztette. Azoknak a levéltári adatoknak

<sup>1</sup> Minderre lásd tanulmányunkat: *Egy évszázados történeesztvitáról: áthaladt-e a levante kereskedelem útja a középkori Magyarországon. Századok, 1972. 4-5. sz. 849-891. old.*

<sup>2</sup> *J. Falke*, *Die Geschichte des deutschen Handels im Mittelalter*. Leipzig, 1859. I. 65, 78, 106, 131. old.; *W. Kiesselbach*, *Der Gang des Welthandels. Entwicklung des europäischen Völkerlebens im Mittelalter*. Stuttgart, 1860. 36-38. old.; *A. Beer*, *Allgemeine Geschichte des Welthandels*. Wien, 1860. I. 171-172. old. — A tárgyalt vonatkozásban fő auktoritásuk persze: *K. D. Hüllmann*, *Geschichte des byzantinischen Handels bis zum Ende der Kreuzzüge*. Frankfurt an der Oder, 1808; *Städtewesen des Mittelalters*. I. Kunstfleiss und Handel. Bonn, 1826.

<sup>3</sup> A mű második kiadását használtuk: *G. D. Teutsch*, *Geschichte der Siebenbürger Sachsen für das sächsische Volk*. I.<sup>2</sup> Leipzig, 1874. 129-130. old. — A széles olvasórétegeknek szánt könyvben nincsenek forráshivatkozások. Ennek okairól és nehézségeiről: *O. Fr. Jickeli*, *Der Handel der Siebenbürger Sachsen in seiner geschichtlichen Entwicklung*. Archiv des Vereines für siebenbürgische Landeskunde. Neue Folge, XXXIX. Bd. 1. H. Hermannstadt, 1913. 44. old. — Teutsch idézett adatainak könnyen kideríthető forrásai: *J. Chr. v. Engel*, *Geschichte des Ungarischen Reichs*. II. Wien, 1813. 149-151. old.; *Horváth M.*, *Az ipar és kereskedelem története Magyarországon a XVI. század elejéig*. Történettudományi pályamunkák. Kiadja a Magyar Tudós Társaság. II. Buda, 1842. (az alább id. második kiadásban 77-79. old.).

<sup>4</sup> *Horváth M.* kisebb történelmi munkái. II. Pest, 1868. 1-172. old.

a hatása alatt (lesz még szó róluk munkálataink későbbi pontján), amelyeket az erdélyi száz városok és Kassa XIV-XV. századi kereskedelmi érintkezéseiről s ellentétairól feltárt, az Erdélybe hozott levantei áruk további útját elődeinél határozottabb, élesebb vonásokkal rajzolta fel. „A tizennegyedik századtól innen a keleti kereskedés útját nagyrészt az aldunai vidékeken által Erdélybe, Szeben, Beszterce vagy Brassó felé vitte, honnan Magyarországra nyomulva tetemes részben Nagy-Váradon és innét Felső-Magyarországon által északi Németországba és a lengyel s orosz földeken vezette cikkeit... Ez átmeneti forgalomnak és a kereskedésnek Lengyelországgal, főszerepvívői hazánkban a kassaiak lettek.” Így hát „Kassát... a viszonyok és Nagy Lajos gondoskodása ... egy nevezetes külkereskedelmi iránynak is középpontjává tették. Kassa földirati fekvése ugyanis a középkor második felében kedvezőbb volt, mintsem a későbbi századokban.”<sup>5</sup>

A szakkutatás mellett továbbra is belejátszottak aktuális politikai indítékok is a kérdés történetírói kezelésébe. Közvetlenül látható ez *Thallóczy Lajos*nál, aki vagy egy évtizeddel később, Bosznia-Hercegovina okkupációja után állt be a levantei kereskedelem magyarországi hagyományait vallók sorába — történelmi erudícióját a Balkán-politika iránti különös fogékonysággal párosítva. „Hazánk nagy keleti feladatán... közremunkálni” óhajtva, tette közzé 1882-ben levantei útinaplóját, amelyhez a keleti kereskedelem magyarországi múltjának áttekintését is hozzáfűzte. Itt főként az „első tétel” híveként mutatkozott be: különösen a XII. századhoz, a „görög-byzantin összeköttetéshez” és a Duna-vonalához (ám a dunai vízi forgalommal szemben a „dunaparti országúthoz”), majd Zimonytól a Belgrád-Niś-Szófia-Ichtiman-Konstantinápoly hadi úthoz kapcsolta a keleti áruforgalom menetirányát. A XIV. századot illetően már a levantei áruk másik utánpótlási útjának, az adriai összeköttetésnek a jelentőségét emlegette, és a magyar Anjou-ház kereskedelmi politikájának kulcsát a „mare liberum”-ért vívott harcban vélte föltalálni „a levantini tengeri főhatalom, Velence ellenében”; de nem ejtette el a korábbi útírányt sem: „a keleti forgalom élénkségét az a szoros összefüggés teszi kétségtelenné, mely az aldunai területek s hazánk közt fennállott.” Ezt csak a XIV. század végén kezdődő harcok, a török előnyomulás tették bizonytalanná úgy, hogy a Balkánon és a Duna mentén vezet *szárazföldi* úttal szemben „mindinkább a *tengeri* út [értsd: Velence földközi-tengeri — adriai kereskedelme] válik... monopóliummá”. Végül azután a „keleti piac gyökeres átalakulást ért meg Konstantinápoly elestével”.<sup>6</sup>

S hadd zárjuk szemelvényeinknek ezt a sorozatát *Salamon Ferenc*cel, aki a középkori világkereskedelmet néhány évvel később is kifejezetten Magyarországon át vezette — „Flandria és Konstantinápoly közt a száraz és folyami út mulhatatlanul Pestnél vonult keresztül” —, mégpedig azon a leleményes módon, hogy

<sup>5</sup> *Hajnik I.*, Adalékok a magyar kereskedelem történetéhez a vegyes házakbeli királyok alatt. Századok, 1868. 148. old.

<sup>6</sup> *Thallóczy L.*, Utazás a Levantében. A keleti kereskedelem története Magyarországon. Bp., 1882. 82—85. old. — A Balkánt átszelő régi szárazföldi útra a középkorban vö. *C. J. Jireček*, Die Heerstrasse von Belgrad nach Constantinopel und die Balkanpässe. Prag, 1877. 69—112. old.; *Szamota I.*, Régi utazások Magyarországon és a Balkán-félszigeten. 1054—1717. Bp., 1891. 20—21, 51—78. old.; *Pauler Gy.*, A magyar nemzet története az Árpád-házi királyok alatt. Bp., 1893. I. 157. old. — *Jireček*, aki maga is azt állította, hogy „a bizánci uralom idején, a XI—XII. században a leírt úton élénk forgalom bontakozott ki kelet és nyugat között”, egyben úgy vélekedett, hogy ez az útvonal hamarosan „újból fel fog élénkülni, mielőtt Konstantinápoly, amely eddig szinte csak tengeren volt hozzáférhető, a nyugattal vasúti összeköttetést kap a régi római és keresztes út mentén”. — I. m. III. 103. old. — A Belgrád—Niś—Szófia—Drinápoly — Konstantinápoly vasútvonalat 1888-ban adták át a forgalomnak.

előadásában mind az „első”, mind a „második” tételt érvényesítette; de nem időrendi egymásutánban kapcsolta össze, hanem földrajzilag illesztette egymás mellé. „A töröknek Európába ájtötte előtt Konstantinápoly volt az Ázsia felől jövö kereskedelmi vonal központja. Nemcsak lefelé folyt nagy kereskedés, hanem fölfelé is, útjába ejtve Magyarországot... Mert Konstantinápoly kereskedésének rendes útja ez volt a XIII. és XIV. században. Az ott megtelepült genuaiak *tengeren* hozták az árukat a Duna torkolatához. Onnan *szárazon* jöttek azok Brassóba; Brassóból pedig Gyulafehérvár felé a Maros völgyén Szegednek, vagy Kolozsvár felé Szolnoknak, hogy Pestnél ériék el a *Dunát*, s ott rakodjanak hajóra hogy fölfelé folytassák az utat.”<sup>7</sup>

## 2.

Ha Salamon Ferenc még 1885-ben is síkra szállt a levantei cikkeknek az erdélyi szász városok által keletről történt közvetítése mellett, sőt ennek a felfogásnak a dunai kereskedelem hüllmanni koncepciójába hajló változatát fejtette ki, — néhány évvel korábban fellépett már az e nézettől való elfordulás, sőt szembefordulás álláspontja a történetírásban. A fordulatot a nemzetközi tudományosságban *Wilhelm Heyd*nek a középkori Levante-kereskedelemről szóló nagy műve (1879) jelezte, amelyre az adott vonatkozásban még visszatérünk.<sup>8</sup> De kisvártatva — Heydtől még bizonyára függetlenül — megjelent az ellentmondó vélemény a magyar szakirodalomban is. *Csánki Dezső*nek az I. Lajos korabeli kereskedelmi viszonyokat tárgyaló, gondos forráskutatáson nyugvó értekezésére gondolunk, amely egyrészt arra hivatkozott, hogy „az alsó Dunához és mellékfolyóhoz” vezető, „különben nevezetes útvonalakról s általában a kelet felé irányuló kereskedésről a kutató rendkívül kevés nyomot talál az oklevelekben”; másrészt immár akként vélekedett, hogy a „Lajos által . . . gondosan ápolit *dalmát városok* közvetítésével folyt a kelettel való forgalom. E körülmény egyébiránt csak hasznukra vált a magyarországi kereskedőknek, kik sűrűn megfordultak a dalmát városokban, s hordozták hazánkba a keleti terményeket, s az olasz városokban kifejlett selyem-, fém- stb. ipar készítményeit...” Sőt a szerző nemcsak közvetve, de közvetlenül is állást foglalt az eddig közkeletű felfogással szemben: „Különösen állítják, hogy a törököknek Kis-Ázsiában és Európában való előnyomulásuk következtében Erdélyen keresztül ment volna a kereskedés az Indiák felé. Igaz, hogy egy út Trapezunt, Erzerum és a Káspi-tenger felől Balk, Samarkand, egy másik pedig Bagdad felé vezetett, de hogy az utak a Fekete-tenger északi partján hol voltak összeköttetésben az Erdélybe vívő utakkal, s hogy kik jártak ezen, arra nézve alig lehet felvilágosítást adni... Magyarország

<sup>7</sup> *Salamon F.*, Budapest története. II. Bp., 1885. 148. 419—420. old. — Lásd még uo. 316, 331, 344, 418. és különösen 426. old.: a levantei cikkeket „Konstantinápolyból . . . a genuaiak szállították a Duna torkolatához, s onnan szárazon Brassón keresztül hozták Buda felé az . . . óriási térfogatú s egy-egy kis ménes által vontatott brassói oláh szekereken, — hogy a budai, pesti hajósok azután a vízen vontassák lovaikkal fölfelé. A keleti árukról világosan mondják a nyugati németek — itt persze Salamon is *Hüllmann* gyakran idézett helyeire hivatkozik —, hogy a Dunán fölfelé vitetnek, s Magyarországon keresztül vándorolnak nyugatra, egészen Amsterdamiig”. — Vö. végül i. m. III. Bp., 1885. 209. old.: a borssal üzőtt kereskedés egy fő-állomásai. Innen látta el magát fűszerekkel nagy részben Morva, Slézia, Cseh- és kétségkívül Németország egy jókora része.”

<sup>8</sup> *W. Heyd*, Geschichte des Levantehandels im Mittelalter. I—II. Stuttgart, 1879. — A mű már 1885-ben francia fordításban is megjelent.

pedig... *nem Erdélyen, hanem az Adriai-tengeren keresztül* kapta az indiai termé-  
nyeket.”<sup>9</sup>

Csánki értekezésével, majd kiváltképpen amikor Heyd monográfiája s egy másik német szerző, *J. Jastrow* más műfajú, de hasonló értelemben állást foglaló előadása<sup>10</sup> is ismeretessé vált a magyar történetírók előtt, — bekövetkezett a fordulat a levantei kereskedelem magyarországi áthaladásáról szóló tétel hazai historiográfiai sorsában. Miként korábban e felfogás mellett, mostantól kezdve már ezzel szemben „longus ordo sequitur idem decus petentium”. Hosszú sora indul immár azoknak, akik egyaránt azt vallják, hogy a levantei cikkek, keleti fűszerek *nem szárazföldi* úton jutottak a középkori Magyarországra, a Fekete-tenger mellékéről, vagy a Földközi-tenger keleti partjairól, hanem kizárólag *tengeri* úton s az Adria partjai felől.

Amikor ennek a historiográfiai fordulatnak a történettudományon *kivüli* tényezőit-feltételeit kutatjuk, talán nem tévedünk, ha arra gondolunk: a fordulathoz közrejátszott az a *világgazdasági* fejlemény, hogy a Szezei-csatorna megnyitása (1869) után, a tőkés gazdaság rohamos kiszélesedésével, a század utolsó évtizedeire már nyilvánvalóvá vált: ama várakozások, amelyeket a század első felében-közepén, a török birodalom visszaszorulásával kapcsolatban, a világkereskedelem *szárazföldi* útjának újbóli túlsúlyra jutásához fűztek, túlzottaknak bizonyultak. Világos kifejezést nyert ez a szemléleti változás *Jastrow* említett értekezésében, aki hangsúlyozta: a jelenkor hatalmasan kiterjedt forgalmában a világkereskedelem *fő* útvonaláról a régi értelemben *nem* lehet már beszélni, hiszen az egész földgolyót befonja már a nemzetközi utak hálózata; ha pedig a XIX. század vég körülményei között a korábbihoz mégis valami hasonlót keresünk, akkor ezt még leginkább abban az útvonalban lehetjük fel, amely Angliából a *Földközi-tengeren és a Szezei-csatornán keresztül* (tehát *nem szárazföldi* úton) vezet az orientális cikkek ősi hazájába, Kelet-Indiába.<sup>11</sup>

Ehhez a gazdasági belátáshoz magyar (osztrák-magyar) vonatkozásban hozzájárulhatott az a *politikai* felismerés is, hogy a keleti kérdésnek a berlini kong-

<sup>9</sup> *Csánki D.*, Hazánk kereskedelmi viszonyai I. Lajos korában. Bp., 1880. 31, 36, 40. old.; vö. még 32. old.: „... a Buda felől az Adria partjára vezető ut[at], mely Magyarországot a világkereskedelmet kezükben tartó olasz városokkal, s velük együtt a kelettel hozta összeköttetésbe, s melyért Lajos egész életében oly sokat küzdött Velencével, ... leginkább a brassói és szebeni, valamint a pozsonyi kereskedők használták a tengerrel való forgalom közvetítésére.”

<sup>10</sup> *J. Jastrow*, Über Welthandelstrassen in der Geschichte des Abendlandes. Volkswirtschaftliche Zeitfragen. Vorträge und Abhandlungen hrsg. von der Volkswirtschaftlichen Gesellschaft in Berlin. H. 63—64. Berlin, 1887. 17—23. old. — *Heyd* hatását mutatta már *K. Th. v. Inama Sternegg*, Deutsche Wirtschaftsgeschichte. I. Leipzig, 1879. 439. old.; II. 1891. 386. old.; *W. Götz*, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. Eine historisch-geographische Untersuchung. Stuttgart, 1888. 592. old.: Velence bizánci összeköttetései révén „korai időtől kezdve... biztosítani tudta magának az indiai és belső-ázsiai áruk közvetítését Közép-Európa felé”; már előtte *K. W. Nitzsch*, Geschichte des deutschen Volkes. II. Leipzig, 1883. 165. old.: Németországot a korábbi középkorban a világkereskedelmi utak „inkább megkerülték, mint érintették”. — *Jastrow* ez utóbbit idézte elismerően, mint „az egyetlen német történetíró, aki e tényről tudomást vett”: i. m. 22. old. — Vö. alantabb a 15. jegyzettel.

<sup>11</sup> *Jastrow*, i. m. 1—2, 52—55, 59. old. — Hasonló gondolatokat fejtett ki a kiváló magyar geográfus, *Hunfalvy János* már néhány évvel a Szezei-csatorna építésének befejezése előtt. Elfogadta ugyan a középkori Levante-kereskedelem magyarországi útirányáról szóló régi tézist; ám hozzátette: „A nagy világforgalomra nézve bizony a Duna-út elveszté hajdani jelentőségét.” A Szezei-csatornát *nem* lehet versenyre hívni: „Európa nyugati hajós nemzetei sem igen fognak hazánkon keresztül közlekedni, ... jóllehet Londonból Indiába a legrövidebb út hazánkon vonul keresztül...” — *Hunfalvy J.*, Hazánk közlekedési eszközeiről. Pest, 1867. 27—29, 51. old. — Vö. *H. L. Hoskins*, British Routes to India. London, 1928; *A. T. Wilson*, The Suez Canal. Its Past, Present and Future. Oxford, 1939. 31—42. old.

resszuson (1878) történt rendezése, Bosznia-Hercegovina okkupációja és az azt (részben megelőző és főként) követő külpolitikai alakulások a Monarchiát — bizonyos fokig II. József egykori elképzeléseire emlékeztetően — nem a Balkán-félsziget *keleti*, hanem *nyugati* részei felé, nem a Fekete-tenger, hanem az Adria felé orientálták. Ha a XIX. század első felében még „ingadoztak a vélemények a megszerzendő területeket illetően: hol a dunai fejedelemségeket, hol a szerb-bosnyák tartományokat jelölték meg az állam elsőrendű szükségleteként”; ha gyakran nyertek kifejtést olyan nézetek, amelyek szerint a Duna „Ausztria főütőerének”, „a Duna két partjának birtoklása egészen a Fekete-tengerig, a dunai hajózás megjavítása és a Duna torkolatának elsőrangú erődtítménnyel való védelme... feladhatatlan államcéloknak” tekintendők, — akkor az 1870-es évek folyamán végképpen lekerültek a napirendről Ausztria-Magyarországnak a Fekete-tenger irányában kifejezett aspirációi. Andrassy külpolitikáját alig néhány évvel később már éppen ez igények feladásáért bírálták. „A legnagyobb osztrák államférfiak — írta a nemzetközi kereskedelem- és diplomáciatörténetet *együtt* művelő *Adolf Beer* 1883-ban, nagyönis elfogult értelmezéssel, de magát a kérdés lezárultát világosan érzékeltetve — a *dunai állam* számára, ahogyan eddig Ausztriát joggal nevezték, a *nagy folyam* feletti uralmat vették célba; az első magyar külügyminiszter minden ilyen irányú törekvést illuzóriussá tett.”<sup>12</sup>

Ami mármost az új irányt követő történészek *szaktudományos* érvelését illeti, abban kétségtelenül többrendbeli hasonlóság mutatkozott. Ezek a historikusok egyrészt ráirányították a figyelmet a korábbi felfogás nyilvánvaló tévedéseire-túlzásaira: az olyan vélekedések megalapozatlanságára, amelyek szerint az Oriens és Okcidens közötti kereskedelem *fő* útja Erdélyen haladt volna keresztül, és az erdélyi szász kereskedők közvetlen kapcsolatban álltak volna a Földközi-tenger keleti partvidékének empóriumaival. „Ezen, úgy a belföldi, mint a külföldi tudományban képviselt felfogás manapság már teljesen tarthatatlan — írta *Meltzl Oszkár* az 1890-es évek elején megjelent tanulmányában —, a források semmiféle támpontot sem nyújtanak a fenti állítások beigazolására. Az úgynevezett világkereskedelem sohasem követte a jelzett útirányt... Vajon nem túnik-e fel mindenkinek, hogy a Róbert Károly, I. Lajos, Zsigmond korából, Korvin Mátyás és azon túl terjedő időszakból fennmaradt számos okmányaink... mintegy közös megegyezés alapján egy árva szóval sem említik a szászoknak Konstantinápolyval vagy Smyrnával és Alexandriával folytatott összeköttetését...?”<sup>13</sup>

<sup>12</sup> *A. Beer*. Die orientalische Politik Österreichs seit 1774. Prag—Leipzig, 1883. 56, 65, 92, 261, 383—385, 560, 573, 751—752. old. — A szerző megállapítása a fent idézett formában persze nem áll helyt. Inkább azt lehetne mondani: Andrassy — eredeti elgondolásaitól eltérve — bizonyos mértékig magáévá tette osztrák (konzervatív) köröknek azt az álláspontját, hogy a Monarchiának balkáni külpolitikáját Oroszországgal egyetértésben kell kialakítania. A bécsi kongresszus után pedig utódai (Haymerle, Kálnoky) — abból kiindulva, hogy a Monarchia új balkáni pozícióit csak a cári Oroszországgal való együttműködés útján szilárdíthatja meg — a dinasztikus érdekszféra-politika elveit újra nemzetközi rangra emelték. „A Balkán *nyugati* része fölötti uralom megteremtésére törekedtek, és a viszonzóság elve alapján készek voltak hozzájárulni ahhoz, hogy Oroszország kiterjessze befolyását a félsziget *keleti* felére.” — *Hanák P.* (szerk.), Magyarország története 1849—1918. Bp., 1972. 205—216. old. (*Diószegi I.* fejezete). — Vö. *Palotás É.*, A Balkán-kérdés az osztrák-magyar és az orosz diplomáciában a XIX. század végén. Bp., 1972. 9—10, 127—132, 226—233. old.; *B. Jelavich*, The Ottoman Empire, the Great Powers, and the Straits Question 1870—1887. Bloomington, 1973. 57—77. old.

<sup>13</sup> *Meltzl O.*, Az erdélyi szászok ipara és kereskedelme a XIV. és XV. században. Századok, 1892. 721. old.; Über Gewerbe und Handel der Sachsen im XIV. und XV. Jahrhundert. Hermannstadt, 1892. 33. old.

Az ellenvetést persze jogosnak kell tartanunk, ám korántsem elsöprő erejűnek. Abból ugyanis, hogy az erdélyi szászok nem állottak *közvetlen* érintkezésben a Mediterráneum keleti térségeinek kereskedelmi központjaival, nem következik, hogy balkáni-levantei kereskedők *közvetítésével* sem jöhetett létre ez a forgalom.<sup>14</sup> Továbbá: az a tény, hogy nem voltak közvetlen kapcsolatban a *Földközi-tenger* kikötőivel, még korántsem zárja ki kereskedelmi összeköttetésüket a *Fekete-tenger* mellékével. Végül: az a megállapítás, hogy ez az útirány nem volt a „világkereskedelem” *fő* vonala, még nem cáfolja annak lehetőségét, hogy a levantei cikkek nemzetközi forgalmának *egyik* ága erre: a Havasalföldön át Erdélybe vezetett, — még ha nem is vitt Erdélyen és Magyarországon át Nyugat-Európába.

Másrészt *Heydre* hivatkoztak mind az új felfogás hazai képviselői, az ő tekintélyét hívták értvül a levantei kereskedelem magyarországi útvonaláról szóló tétel ellen. Így tett *Meltzl* is, amikor sietett hangsúlyozni, hogy nézeti „teljesen megegyeznek az újabb német tudományos kutatások eredményeivel, a középkori kereskedelmi történet terén”, és sietett Heydet idézni. Ám nézzük meg közelebbről, mi is volt ebben a kérdésben a nagynevű német tudós álláspontja. „Kereskedelem-történeti művekben gyakran olvashatjuk — írta —, hogy Németország a kereszteshadjáratok előtt, amikor Itáliával még nem volt olyan élénk a forgalma, a levantei árukhoz a *Dunán* át jutott. Ez az állítás nem tartható. Ebben az egész korszakban legfeljebb néhány évtizedet tudnék megjelölni, amikor Magyarország állapotai egy ilyen tranzitkereskedelmet lehetővé tettek... De semmiképpen sem kerülhetett sor arra, hogy *ezt az útvonalat* a levantei kereskedelem céljára tartósan használják”, — szögezte le Heyd már műve első kötetében. S a második kötet vége felé megismételte: „Hogy a keleti fűszerek mintegy a XIII. század elejéig Konstantinápolyból indulva a *Dunán* jutottak Németországba, és csak Konstantinápolynak a latinok által történt hódoltatása óta vált Itália a fűszerek beszerzési forrásává Németország számára, ennek a szokásos feltevésnek nincs valami sok alapja. Nevezetesen nagyon kevéssé vették figyelembe ezzel kapcsolatban, hogy a görög birodalom és Magyarország között fekvő országok állapotai még a XII. században is milyen barátságatlanok-békétlenek voltak; keresztes seregek átvághatták magukat rajtuk, de rendszeres karavánkereskedelem bajosan fejlődhetett ki ezeken a területeken.”<sup>15</sup> A képlet tehát teljesen világos: Heyd a koraközépkori *dunai* (és *dunamenti*) tranzitforgalom gondolatát cáfolta, s egyáltalában nem foglalkozott a „későközépkori” *erdélyi szász* közvetítés motívumával. A kiképzés viszont reá hivatkoztak, azok az „*első tétel*” elutasítása címén — a *másodikat* is elvetették. Így argumentált *Meltzl* is Heyd-idézzel, — jóllehet tanulmánya nem a XIII. század kezdetéig terjedő periódust vizsgálta, hanem a XIV-XV. századot, s nem a *dunai* forgalom kérdését vitatta, hanem az erdélyi útvonalét.

Ezt a „*hézagot*” voltak hivatottak áthidalni az új irányt valló történészek okfejtésének további érvei (mennyeiben állnak helyt, később igyekszünk majd lemérni): azt állítva, hogy a keleti fűszereknek az erdélyi szász városok révén való

<sup>14</sup> Ilyen közvetítést igazoló adatokra a XV. század második feléből lásd *R. Manolescu*, Schimbul de mărfuri dintre Țara Românească și Brașov în prima jumătate a secolului al XVI-lea. Studii și materiale de istorie medie. Vol. II. București, 1957. 169—170. old.

<sup>15</sup> *Heyd*, i. m. I. 94—95. old.; II. 717—718. old. — *Jastrow* felfogásának is az volt a lényege, hogy a *Duna*-vonal nem lehetett világkereskedelmi út, hanem legfeljebb mint „a mellékutak egyike” jött számításba Németországnak a keleti áruk tárházával, Konstantinápolyval való összeköttetése szempontjából. „A IX—XII. századi Európában ugyanis a délkelet és északnyugat, illetőleg délnyugat és északkelet közötti forgalom nem átlós irányban haladt, hanem a földrészt körülvevő négyyszög oldalai mentén.” — I. m. 17—23. old.

tömegesebb közvetítését forrásszerűen nem lehet igazolni; mi több: Nagy Lajos korabeli oklevelek olyan darabjaira hivatkozva, amelyek értelmezésük szerint egyenesen kizárják az erdélyi útvonalon lebonyolított fűszerbehozatal lehetőségét.

Milyen oklevelekről esett itt szó?

Már *Csánki* is kiemelte, hogy Lajos király a levantei áruk (res maritimae) behozatalát „határozottan protegálta..., melyekben, mint annyiszor kimondá, bővölkednie kell az országnak.... Szabadalmakat osztogatott alattvalóinak az Ádriával való kereskedelemre”, éppen ilyen indokolással. Így azután — hangzott a magyar kutató értelmezése ezekről a „tengeri áruk” bőségét szorgalmazó oklevelekről — „az Ádriával való kereskedelem lassanként csaknem egészen a magyarországi (szebeni, brassói, pozsonyi stb.) kereskedők kezébe ment át”.<sup>16</sup>

Ezen oklevelek egyikét-másikát — a szász városokat kedvezményezőket — hívta tanúságtételre *Meltzl* is. „Lajos királynak 1367 és 1370-ben kelt két okmánya — írta — arra nézve is nyújt felvilágosítást: honnan szerezték be a szászok a borsot és egyéb délszaki fűszereket... A fenti okmányokból kitűnik, hogy a szászok által leginkább felkeresett kereskedelmi piacok között Bécs mellett kétségtelenül Zára városa szerepelt. Hiszen az 1367-ben kelt királyi parancs elsősorban azon kereskedelmi utazások védelmére van szánva, amelyeknek célpontja Zára volt... Zára városából a szászok csakis keleti és velencei származású árukat hozhattak Magyarországra. S hogy minden kétely eloszlattassék, összefüggésben a zárai utazásokkal, ráutal Lajos király az 1370-ben kiadott okmányban a „tengerentúli” és „idegen” árukra, amelyekkel a szászok a birodalmat ellátják (... regnum nostrum rebus et bonis maritimis atque extraneis locupletetur...); egy további bizonyíték, ha ugyan erre még szükség van, azon állítás tarthatatlanságára nézve, hogy az akkori idők keleti kereskedelme Erdélynek és Magyarországnak vette volna útját.”<sup>17</sup>

Mielőtt búcsút vennénk *Meltzl* dolgozatától, hogy az új irány más híveinek gondolatmenetei felé forduljunk, hallgassuk meg még utolsó érvét is a keleti áruk kelet felől való közvetítésével szemben. Nem is annyira érvnek szánta ezt elutasító állásfoglalásához, mint inkább érzelmi-szemléleti aláfestésnek. — amikor mintegy záróakkordként feltette a szónoki kérdést: vajon a szászok „művelődésünk összes nyilvánulásaiban voltak-e még csak valaha is *kelet felé* irányulva, nem mutatja-e lényünk és minden tulajdonunk a *nyugot, és pedig kizárólag a nyugot* behatását?”<sup>18</sup> Úgy hisszük, ez az érzelmi-politikai megnyilatkozás nem kevésbé tanulságos, mint *Meltzl* szakmai érvelése. Mindenesetre az olvasóból is felfakaszthatja a kérdést: vajon nem játszhattak-e közre hasonló érzelmi-szemléleti motívumok (tudva vagy öntudatlan) később másoknál, magyar történészeknél is, a keleti közvetítés kategorikus elvetőinél?

<sup>16</sup> *Csánki*, i. m. 34–36. old. — A szerző e véleményének kialakulásában bizonyára közre játszott az a megjegyzés, amelyet az egyik ilyen oklevél (a brassóiaknak 1370-ben adott szabadalom) ismertetéséhez *Wenzel G.* már korábban hozzáfűzött: „Látjuk ebből, hogy a dalmát tengeri kereskedelem Nagy Lajos alatt egész Brassóig, Erdély délkeleti végpontjáig elágazott.” — Budai regesták. Magyar Történelmi Tár, IV. Pest, 1857. 149. old.

<sup>17</sup> *Meltzl*, i. m. 731–732. old.

<sup>18</sup> *Ugyanott*, 722. old.



## 3.

De térjünk vissza az érvekhez, a személyiekhez és a tárgyakhoz.

Heyd tekintélye,<sup>19</sup> Csánki és Meltzl érvelése hosszú időre szólóan — bizonyos értelemben mindmáig — meghatározta a magyar szakirodalom elutasító álláspontját a középkori Levante-kereskedelem magyarországi útirányának tételével szemben: többnyire mind „dunai”, mind „erdélyi-szász” változata ellenében, — a XI-XIII. századra vonatkozóan szintúgy, mint a XIV-XV. századot illetően. Ha olyan jeles gazdaságtörténészek, mint *Takáts Sándor*<sup>20</sup> és *Kováts Ferenc*<sup>21</sup> idevágó rövid megjegyzéseikben a századforduló körül a Heyd-féle állásfoglalást úgy értelmezték is, amint az valóban szólt: a levantei kereskedelem középkori *dunai* útvonalának cáfolataként; az erdélyi szász városok XIV-XVI. századi gazdasági fejlődését tárgyaló értekezés szerzője, *Horváth Jenő* pedig a maga módján viszonylag bőségesen foglalkozott is Brassó, Szeben, Beszterce és a román fejedelemségek közötti áruforgalommal (igaz, anélkül, hogy bekapcsolta volna a levantei kereskedelem közvetítésének nagy problematikájába),<sup>22</sup> — a következő évtizedek történetirodalmában immár az *erdélyi* útvonalra kiterjesztett — vagy főleg éppen az erdélyi útvonalra kiélezett — elutasítás nyert szinte általános polgárjogot.<sup>23</sup>

Ilyen felfogásnak adott hangot még az első világháború előestéjén két tartalmas disszertáció: az egyik az erdélyi szász *Otto Fritz Jickeli*, a másik *Borcsiczky Béla* tollából, akik — közös igényük volt ez — megpróbálkoztak a kérdéskör némi

<sup>19</sup> Heyd után a századfordulói még két alapvető monográfia látott napvilágot a középkori Levante-kereskedelem Itálián át Németországba vezető fővonalának tárgyában: *H. Simonsfeld*, *Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig und die deutsch—venetianischen Handelsbeziehungen*. I—II. Stuttgart, 1887; *A. Schulte*, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig*. I—II. Leipzig, 1900.

<sup>20</sup> „A történetírók túlnyomó része a *Dunáról* azt képzei, hogy az a nyugatot a kelettel már a középkorban is összekötötte, s hogy rajta mint a legolcsóbb s legtermészetesebb úton élénk átviteli kereskedés folyt. Ma már ez a nézet, főleg *Heyd* kutatásai óta, *megcáfoltnak* tekinthető. Heyd ugyanis a középkori levantei kereskedelem történetéről írt nagy munkájában kimutatja, hogy a kelettel sem a német, sem az osztrák városok kereskedői közvetlen összeköttetésben nem állottak, hajóik a Dunán lefelé Magyarországnál tovább sohasem jutottak, s hogy végül a német kereskedelmi forgalomban szereplő keleti árucikkek vagy az olaszok vagy a flandriaiak közvetítésével kerültek oda. — Keleti kereskedelemről a *Dunán* csakis attól az időtől fogva lehet szó, amióta a török Magyarországot meghódította. . .” — *Takáts S.*, *A dunai hajózás a XVI. és XVII. században*. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle, 1900. 170. old.

<sup>21</sup> „... a *Dunán* a középkorban is élénk forgalom uralkodott, amely azonban különféle okok miatt világforgalommá ki *nem* fejlődött. . . A Duna menti szállításnak Európa középkori nemzetközi kereskedelmében. . . *nem* jutott az a szerep, amely azt azon körülmény folytán megillette volna, hogy a kelet kincsei, különösen a fűszerek s selyemszövetek Bizáncból a Dunán felfelé olcsóbban és gyorsabban szállíthatók voltak [?], mint a Földközi-tengeren át Olaszországon keresztül.” — *Kováts F.*, *Adalékok a dunai hajózás és a dunai vámok történetéhez az Anjouk korában*. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle, 1901. 433—434. old.

<sup>22</sup> *Horváth J.*, *Az erdélyi szász városok közgazdasági viszonyai a nemzeti fejedelemség megalakulásáig*. Gyula, 1905. 49—67. old.

<sup>23</sup> Kivételt képezett — a historiográfiai vitáról úgyszintén nem tudó — *Diószegi A.*, *A Magyarországon keresztülvezető kereskedelmi utak az Árpád-házi királyok idejében*. Kolozsvár, 1909. 34, 42—44. old.: „A levantei kereskedés egy része [Budától] dél felé a Duna völgyében vette az útját. . . A nyugat-európai városokból indult ki a XI. században a kereskedés hazánk felé. Ez a fejlődő kereskedelmi összeköttetés a XII. és XIII. századokban még élénkebbé lett [ti. a keresztes hadjáratokkal kapcsolatban] Magyar- és Görögország között.” Az út Zimonyba vezetett, azután „Belgrádba, majd Szendrőn át Barancsra ért, ahol délre fordult, s a Morava völgyében ment Niš és Konstantinápoly felé”. — Vö. fentebb a 6. jegyzettel.

historiográfiai áttekintésével is.<sup>24</sup> Ebből a szempontból kivált az elsőnek a fejtegetése sikerült (noha a magyar nyelvű szakirodalom szinte teljesen figyelmén kívül rekedt), mert találó kritikai elemzését nyújtotta a régebbi erdélyi szász történetírók ama romantikus-nacionalista indítékainak, amelyek hatására elődeikben ismerték fel az Oriens és Okcident közötti középkori világkereskedelem hordozóit; maga viszont szkeptikus rezignáltsággal búcsúzott mind a *múlt* e „kedves ábrándjaitól”, mind a „derűs jövőbe tekintés” hasonló reményeitől.<sup>25</sup> A két szerző argumentációjának is közös vonásai voltak — bár álláspontjaik nem mindenben fedték egymást.<sup>26</sup> Jickeli is hivatkozott Nagy Lajosnak a „tengeri áruk” bőségét célba vevő okleveleire, a szász kereskedők dalmáciai utazásaira, — arra, hogy „az orientális árukat és fűszereket legnagyobbbrészt Velencében és Zarában, részben pedig Budán szerezték be”; ebből ő is a keleti útvonal csekély jelentőségére vont következtetést, — ha azt, mint a levantei kereskedelem „mellékereszkéjét”, nem is zárta ki.<sup>27</sup> Élesebben fogalmazta meg ugyanezt az ellenvetést a magyar értekezés. „...bizonyítékaink elsősorban negatívumok: nincs adatunk arra, hogy kelet felől vittek volna be fűszereket a szász városokba nagyobb mennyiségben; másodsorban pozitívumok: bizonyos, hogy a szász kereskedők a dalmát partokról vitték haza a fűszer- stb. árukat. Minthogy pedig nem volna érthető ez a nagy kerülő, ha meglenne a rövid út a Fekete-tengertől, ez a bizonyíték teljesen elég... Elfogadjuk tehát végeredménynek azt, ... hogy ... nem áll, mintha a levantei kereskedelem egyik útja hazánkon jött volna át nyugat felé.”<sup>28</sup>

<sup>24</sup> O. Fr. Jickeli, Der Handel der Siebenbürger Sachsen in seiner geschichtlichen Entwicklung. Archiv des Vereines für siebenbürgische Landeskunde. Neue Folge, XXXIX. Bd. 1. H. Hermannstadt, 1913. 41—49. old.; Borcsiczky B., A politikai változások befolyása Magyarország kereskedelmi útjaira a XIV—XV. században. Bp., 1914. 3—8. old.

<sup>25</sup> Jickeli, i. m. 49, 92, 158. old. — Hogy a középkori keleti kereskedelmet illető történetírói felfogás s a jelenkor perspektíváinak politikai-gazdasági megítélése milyen szoros kölcsönkapcsolatban járt egymással, itt megint élesen szemünkbe ötlik. Az erdélyi százok egykori világkereskedelmi funkcióját *kétségbe vonó* Otto Fritz Jickeli 1913-ban egyszersmind olyan nézetet képvisel, hogy „a szász kereskedőnek végérvényesen *fel kell adnia* azt a reményét, hogy a nemzetközi közvetítő kereskedelemben valaha is újból szerepet játszék”. Az erdélyi százok hajdani *virágzó* Levante-kereskedelmének színtestollú írója, Friedrich Hann 1848-ban még egyúttal úgy vélekedett, hogy „Erdély a maga jogát a kelet felé áramló világkereskedelemben... egyre inkább *érvényesíteni* fogja a jelenben is”. — Fr. Hann, Zur Geschichte des siebenbürgischen Handels vom Jahre 972 bis 1845. Archiv des Vereines für siebenbürgische Landeskunde. III. Bd. Hermannstadt, 1848. 140—141, 154—156, 333—335. old. — Vö. fentebb a 11. jegyzettel.

<sup>26</sup> Borcsiczky a Konstantinápoly és Flandria között Magyarországon át vezető összeköttetés, a *dunai* útvonal (pontosabban: a Thallóczynál szereplő *duna-parti* útvonal) tézisént fenn tartotta a középkor korai századaira nézve. Szerinte csak később, a XIV. században vesztette el Magyarország „a világforgalom útját”. Éppen „a legfőbb kereskedelmi út visszahozása hazánk területére volt a XIV. és XV. század uralkodóinak egyik célja, melyért sokat fáradoztak. Hogy ez nem sikerült, nem rajtuk múlott.” — Jickeli viszont elutasította mind azt a nézetet, hogy a *Duna* — éspedig akár maga a folyam, akár a partmenti szárazföldi út — „valaha is világkereskedelmi útvonal szerepét játszotta”; mind azt, hogy a keleti kereskedelem „szárazföldi útja Konstantinápolyon át *Erdélyen* keresztül vezetett nyugat felé”.

<sup>27</sup> Jickeli, i. m. 48, 59—62, 67, 79—80. old.

<sup>28</sup> Borcsiczky, i. m. 6. old.; vö. uo. 8, 17. old. — Itt megint utalnunk kell rá: a keletről Magyarországon át Nyugat-Európába menő forgalom és a keletről Erdélybe (és Magyarországra) irányuló forgalom, természetesen, nem azonos kategóriák. Azt a kérdést, vannak-e adatok jelentősebb fűszerbehozatalra Erdélybe kelet felől — munkálataink későbbi pontján tesszük vizsgálat tárgyává. Idevágó eredményeink előzetes, rövid összefoglalását lásd S. P. Pach, La route du poivre vers la Hongrie médiévale (Contribution à l'histoire du commerce méditerranéen au XV<sup>e</sup> siècle). Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel. I. Histoire économique du monde méditerranéen 1450—1650. Toulouse, 1973. 449—458. old.

De belopódzott ugyanez a „szász-dalmát” érvelés *Domanovszky Sándornak* az utolsó világháborús évben megjelent értekezésébe is. Ez a fontos írás — a középkori levantei kereskedelem „*dunai legendájának*” legjobb cáfolata a magyar szakirodalomban — maga sem tudta kivonni magát az elutasításnak az *erdélyi* útra való kiterjesztése, az utóbbi tekintetben is meggyőzőnek tűnő ellenbizonyítékok hatása alól. „Hogy Magyarországnak a XIV. században sincs közvetlen kapcsolata a Levante vidékével, nemcsak a Duna vonalán, hanem a *szárazföldi úton sem*, azt legjobban bizonyítja, hogy az erdélyi szász városok kereskedői Budán át jártak az Adria partjaira keleti árut vásárolni.” A levantei cikkek, keleti fűszerek — ebből következően — csak az Adrián át jutottak Magyarországra, — vagy délnyugatról: közvetlenül a velenceiektől, illetve Zára közvetítésével, vagy nyugatról: bécsi és német kereskedők közvetítésével.<sup>29</sup> Megjegyzendő azonban, hogy *Domanovszky* ezt a merev konkluziót elemzéseinek további során valamelyest enyhítette,<sup>30</sup> főleg pedig, hogy fejtegetéseinek élettől való távolodásán állította szembe a középkori dunai világkereskedelem „*avult véleményével*”, amikor ezt a — német és osztrák szakirodalomban Heyd után sem teljesen elejtett<sup>31</sup> — nézetet politikai okokból kezdték ismét népszerűsíteni, föleleveníteni.

Az 1915-ben megjelent s a háborús években több kiadást ért *Friedrich Naumann*-féle „Mitteleuropa”-tervezetre, a közép-európai vámunió, ill. államszövetség tervével részben egybekapcsolódó „Berlin-Bagdad” (vagy: „Hamburg-Bagdad”) programra gondolunk, — a német imperializmusnak [olyan igényeire-szükségeire, hogy az angol *tengeri* fölényrel, blokáddal szemben *szárazföldi utat* összeköttetést biztosítson magának a Duna vonalán és Törökországon át Kelet felé.<sup>32</sup> Nos, az „európai-ázsiai-világkereskedelem” szárazföldi útjának motívumát

<sup>29</sup> *Domanovszky S.*, Duna—Fekete-tengeri kereskedelmi hajózásunk múltjáról. (Tenger-tudományi értekezések. Kiadja a Magyar Adria Egyesület.) Bp. 1918. 5—6. old. — A tanulmány néhány évvel később német fordításban is megjelent: Die Vergangenheit der ungarischen Donau-Handelsschiffahrt. Ungarische Jahrbücher, II. Bd. Berlin—Leipzig, 1922. 161—187. old.

<sup>30</sup> Figyelmet szentelt a XIV. század hetvenes-nyolcvanas éveitől szárazföldi úton létesült közvetlenebb kapcsolatnak a Fekete-tenger partvidéke és Lengyelország, nevezetesen Lemberg (Lwów) között; valószínűnek tartotta, hogy Lembergől „Bártfán és Eperjesen át... a keleti áruk egy része Észak-Magyarországra már rövidebb úton is eljutott”; valamint rámutatott az erdélyi kereskedők ugyanez idő tájt megélt tevékenységére Moldvában és Havasalföldön a Fekete-tenger irányában — joggal hangsúlyozva (ami munkájának fő motívuma és fő érdeme), hogy „ez a kereskedelem szárazföldi úton és *nem a Dunán* folyt”, — bár egyben úgy is vélekedve, hogy az „nem is közvetített tulajdonképpeni keleti cikkeket” Erdély felé. — *Domanovszky*, i. m. 6—7. old.

<sup>31</sup> *A. Luschin*, Die Handelspolitik der österreichischen Herrscher im Mittelalter. Almanach der Akademie der Wissenschaften in Wien, 1893. 4, 8. old.; *G. v. Below*, Das ältere deutsche Städtewesen und Bürgertum. Bielefeld—Leipzig, 1898. 8, 11. old.; vö. *Bastian*, alább i. m. 300. old.

A „második” tétel: a levantei kereskedelem *erdélyi* útvonalát valló nézet is talált még hirdetőkre, Meltz munkája után és ellenében is, az első világháború előtti évek erdélyi szász történeti irodalmában: *R. Briebrecher*, Lehrbuch der ungarischen Geschichte. Hermannstadt, 1908. 64—65, 126. old.; *E. Fischer*, Die Kulturarbeit des Deutschtums in Rumänien. Hermannstadt, 1911. 167—168. old.; vö. *Jickeli*, i. m. 43, 47. old.

<sup>32</sup> Első kiadása: *Fr. Naumann*, Mitteleuropa. Berlin, 1915. — Már a következő évben magyar fordításban is megjelent. — A téma legújabb tárgyalására a magyar szakirodalomban lásd *Irinyi K.*, A Naumann-féle „Mitteleuropa”-tervezet és a magyar politikai közvélemény. Bp., 1963. főként 13—14, 29, 42, 48, 53, 73, 80, 84, 90, 93, 110—112. old. — Vö. még *Back É.*, Németország és az Osztrák-Magyar Monarchia kormányszerveinek tárgyalásai a „Mitteleuropa”-kérdésről az első világháború időszakában. Kandidátusi értekezés tézisei. Bp., 1972; *Ju. A. Piszarev*, Germano-avsztriszkie planü na Balkanah v godü pervoj mirovoj vojnü. Novaja i novejsaja isztorija. Moszkva, 1973. No. 2. 79—82. old.

újból felszínre hozó aktuális politikai törekvések,<sup>33</sup> háborús kényszerkörülmények és német expanziós hadicélok megintcsak „lecsapódtak”, visszhangra letek történelmi munkákban is, vagy történeti analógiákkal indokoló közgazdasági-politikai tanulmányokban.<sup>34</sup> Az utóbbiak közé tartozott s közvetlenül a „Közép-Európa”-mozgalom kapcsán jelent meg az a könyv is — az osztrák *Suppan* tollából<sup>35</sup> —, amely Domanovszkyt reagálásra: az effajta történeti indokolások megalapozatlanságának kimutatására készítette, amikor is, mint hangsúlyozta, tartózkodott attól, hogy a kérdéshez aktuális vonatkozásban is hozzászóljon.<sup>36</sup> — Érdeemes itt még megjegyezni, hogy a hivatalos magyar történetírásban egyébként sem került sor ez időben a középkori Duna-kereskedelem tételének valaminő fölidézésére, rehabilitálására; mintahogy a magyar uralkodó körök — bár általában a Németországgal való szoros együttműködés hívei voltak — a Mitteleuropa-tervet is, önálló gazdasági-hatalmi érdekeik jegyében, túlnyomórészt ellenzéssel fogadták.<sup>37</sup>

A polgári radikálisok és a szociáldemokraták viszont részben demokratikus és békés fejlődési lehetőségeket is tulajdonítottak a közép-európai integráció gondolatának, és így álláspontjuk megoszlott annak megítélésében: a helyesléstől az elutasításig.<sup>38</sup> A Naumann-féle koncepciót mindenestre részletes vitatásnak elemezésnek vetették alá, — egyesek nemcsak jelenkori vonatkozásaiban, hanem történelmi szempontból is. Ez vezette el az akkor baloldali szociáldemokrata *Czóbel Ernőt*, még két évvel Domanovszky értekezésének megjelenése előtt, hogy a Huszadik Század 1916. évfolyamában — a Társadalomtudományi Társaság Mitteleuropa-vitájához kapcsolódva<sup>39</sup> — kifejezetten történetileg közelítsen a témához: a korabelihez bizonyos fokig hasonló világkereskedelmi kényszerállapotot szült napóleoni korszak felé forduljon, és Berzeviczy Gergely kereskedelem-politikai javaslataiban ismerje fel a „Közép-Európa” törekvések egy századdal korábbi előképét,<sup>40</sup> — azokban a javaslatokban, amelyek, mint tudjuk, a közép-

<sup>33</sup> A német imperializmusnak ezek a törekvései, a bagdadi vasút építésével, már a századforduló körül színre léptek. Jellemző, hogy Napóleon keleti politikájának történetírója már 1904-ben említést tett arról a hatásról, amelyet a „Hamburg—Bagdad”-jelszó megjelenése a napóleoni éra historiográfiájára gyakorolt. — *É. Driault*, *La politique orientale de Napoléon*. Sébastiani et Gardane 1806—1808. Paris, 1904. 7. old. — Nem kevésbé jellemző, hogy a Bagdad-vasút történetírója könyve első fejezetének ezt a címet adta: „Egy régi kereskedelmi út felújítása”: *E. M. Earle*, *Turkey, the Great Powers and the Bagdad Railway. A Study in Imperialism*. New York, 1923. 1—8. old. — Vö. még *M. Jastrow*, *The War and the Bagdad Railway. The Story of Asia Minor and its Relation to the Present Conflict*. Philadelphia—London, 1917. 100. old.; *F. H. Bode*, *Der Kampf um die Bagdadbahn 1903—1914*. Breslau, 1941. VI, 11. old.

<sup>34</sup> *Pl. H. Zimmerer*, *Orientalhandel und Donauschiffahrt*. 1914; *H. Grothe*, *Die Donaustrasse in ihrer wirtschaftsgeschichtlichen Bedeutung. Die freie Donau*. Wien, 1918. 189, 221. old.; vö. még *H. Wendt*, *Schlesien und der Orient. Ein geschichtlicher Rückblick*. Breslau, 1916. 52, 55, 191, 209. old. — Az összefüggésre célzást tett már *Fr. Bastian*, *Die Legende vom Donauhandel im Frühmittelalter*. Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, XXII. Bd. Stuttgart, 1929. 301. old.

<sup>35</sup> *C. V. Suppan*, *Die Donau und ihre Schiffahrt*. Wien, 1917.

<sup>36</sup> *Domanovszky*, i. m. 1—2, 23. old.

<sup>37</sup> *Irinyi*, i. m. 45—63. old.

<sup>38</sup> *Irinyi*, i. m. 64—125. old.

<sup>39</sup> A vitatülés-sorozat anyagát — előadója Kunfi Zsigmond, elnöke Szabó Ervin volt, a hozzászólók között Jászi Oszkár, Szende Pál, Ágoston Péter szerepelt — lásd Huszadik Század, XXXIII. 1916. január—július, 409—533. old. — Vö. *Czóbel E.* és *Székely A.* tárgykörbe vágó ismertetésével: uo. 401—403. old. és XXXIV. 86—93, 355—359. old.

<sup>40</sup> *Czóbel E.*, Berzeviczy Gergely javaslata a kontinens vámuniójáról. Közép-európai törekvések a XIX. század elején. Huszadik Század, XXXIV. 1916. augusztus—december, 209—221, 391—411. old.

kori levantei kereskedelem Magyarországon való áthaladásáról szóló tétel egyik első megfogalmazását is magukban foglalták.<sup>41</sup> „.....ha ma — írta Czóbel —, ennek a stratégiai célok szolgálatában megteremtett világkereskedelmi helyzetnek hatása alatt fölvetődött „Közép-Európa” gondolata, a Hamburg és Bagdad tengelye körül vonuló világforgalmi rendszer terve; ha ma kívánatosnak mutatkozik a *világforgalom középkori szárazföldi útjának feltámasztása*....., érthető, hogy hasonló kereskedelempolitikai tervek és eszmék a napóleoni háborúk korában is felvetődhettek.”

A szerző, aki a továbbiakban tüzetes taglalását adta a „kora egész tudásával fölfegyverkezett” Berzeviczy Gergely kereskedelempolitikai tárgyú műveinek és ajánlásainak, átvette az Ansicht írójának nézetét arról, hogy az ázsiai-európai világkereskedelem szárazföldi útja a középkorban Magyarországon át vezetett: e tekintetben tehát nem alkalmazott bírálatot. Annál elevenebb kritikával mutatta ki viszont a „Közép-Európa”-tervek irrealitását a napóleoni időkben csak úgy, mint saját korában. Az elgondolást irreálissá tevő gazdasági tényezők egyikét pedig abban jelölte meg, hogy „a világkereskedelemben ... a *szárazföldi út*... a legfejlettebb folyamhajózással és csatornarendszerrel egyetemben is csak versenyképtelen szurrogátuma a *tengeri útnak* ...A mai terv is, a száz év előtti is... egy oly gazdaságbirodalom megteremtését javasolja, mely szoros és közvetlen kapcsolatba hozza Közép-Európát a Balkán és Ázsia, Afrika nagy területeivel... Azonban a nemzetközi forgalomnak az az útja, amelynek a rendszer tengelyét kellene alkotnia, a *középkori szárazföldi világot*, már száz év előtt sem bírt azzal a világkereskedelmi rendszert teremtő és fenntartó erővel, amit Berzeviczy tulajdonított neki, mert a szárazföldi út már akkor sem, már a vitorlás hajó korában sem pótolhatta a világkereskedelemben a tengeri utat”, — még kevésbé manapság.<sup>42</sup>

Így Czóbel értékes tanulmánya — amelyet a hivatalos történetírás nem vett figyelembe — közvetve éppen azokra a nemzetközi politikai-gazdasági feltételekre világított rá, amelyek a XIX. század elején a levantei kereskedelem középkori magyarországi útvonaláról szóló tétel *kidolgozásában*, a XX. század elején pedig annak *fölelevenítésében* közrejátszottak; sőt azokra a világgazdasági fejleményekre-felismerésekre is utalt, amelyek hosszú távon a tétel *elvetését* jelentő historiográfiai fordulatot támasztották alá.<sup>43</sup>

#### 4.

Az ellenforradalmi korszak első évtizedének történetirodalmában azután minden korrekció és enyhítés kizárásával, sőt az eddigi fogalmazásokat messze meghaladó kiélezéssel és túlhajtással jelent meg a *Fekete-tenger felől Erdély felé* haladó levantei áruforgalomnak, röviden: a *keleti* közvetítésnek az elutasítása, s vele szemben az *Adriai-tenger felől* jövő levantei árubehozatalnak, mondhatjuk: a *nyugati* összeköttetés kizárólagosságának az elmélete. Sőt, az utóbbiból a *középkori Magyarország világkereskedelmi szerepét* hirdető *újabb* merész elképzelés ága-

<sup>41</sup> G. v. Berzeviczy, Ansicht des asiatisch—europäischen Welthandels nach dem jetzigen Zeitbedürfnis betrachtet. Ein Versuch. Pesth. 1808. 50—52. old. — Részletesebben lásd az 1. jegyzetben idézett tanulmányunkat: 850, 854—856. old.

<sup>42</sup> Czóbel, i. m. 209—210, 231—215, 218—219, 408—411. old.

<sup>43</sup> Vö. Hunvaldy, i. m. 2—3, 17—19, 25—29, 50—51. old.: Jastrow, i. m. 1—2, 52—55, 59. old.: Jickeli, i. m. 158. old.

zott, — egy új legenda, amely semmivel sem volt kisebb igényű a „Duna-legendánál”, csakhogy már nem a Duna — Fekete-tenger vonalának, hanem az adriai-dalmáciai kapcsolatnak szánt európai jelentőséget a levantei cikkek, keleti fűszerek közvetítésében.

*Pleidell Ambrus* nevéhez fűződik ez új, merész konstrukció kidolgozása, aki a középkori Magyarország nyugatra irányuló külkereskedelméről szóló — vitathatatlanul kiterjedt forráskutatáson nyugvó és éles kombinatív készségre valló — értekezésében Nagy Lajos velencei-dalmát politikájának fő rugóját éppen a levantei cikkek behozatalának biztosításában jelölte meg: abban, „hogy a tengeri kereskedelem nagypiacáival újra közvetlen kapcsolatot szerezzen Magyarországnak”. Ez csak úgy volt elérhető, „ha Magyarország a dalmát tengerpartot visszaszerzi, és Velence tengeri uralmának megtörésével a dalmát városok kereskedelmét Velencétől függetleníti. Azok az évtizedes harcok, amelyeket Lajos Velencével vívott, tisztán gazdasági, kereskedelmi háttérűek, függetlenek minden más, politikai szemponttól. [!] Ettől függött Magyarország kereskedelmi világhatalma.” [!] A Genovával szövetségben vívott harc 1358-ban teljes győzelemmel végződött; a zárai békével „a magyar kereskedőknek nyitva állott az út kelet termékeihez”. „Az, hogy Velence helyzetébe nem nyugodott bele..., csak újabb harcot provokált”; de az 1381-i torinói béke „a magyar tengeri kereskedelmet — dalmát és génuai közvetítéssel — mégis biztosította... A magyar piacokra a tengeri kereskedelmi cikkeket a génuai és florenzi kereskedők mellett magyar kereskedők szállították”. Ez a magyar piac pedig nemcsak Magyarország ellátását szolgálta, hanem „immár európai jelentőségű piac volt”, ahonnan a levantei cikkeket szinte a szélrózsa minden irányában széthordták, — főképpen a Buda-Nagyszombat-Holics úton Cseh-Morvaországba és Sziléziába. Nagy Lajos tehát „Magyarországot Európa kereskedelmének egyik legfontosabb tényezőjévé emelte, s Közép-Európa kereskedelmében Magyarországnak biztosította a vezetést vagy legalább a fő piacot [ti. a levantei cikkek főpiacát] és az áruk kicserélését.”<sup>44</sup>

„Kár, hogy olyan kevés emléke maradt” — fűzte hozzá *Pleidell* utóbbi mondatához, rezignáltan s nyilván valamelyest önkritikusan is. Hiszen bizonyára érezte, hogy bármily gondosan elemezte is forrásait, s bármily invenciózusan építette is fel teóriáját, konkrét adatot bizony egyet sem sikerült felhoznia, amely azt tanúsította volna, hogy az Anjou-korban *Magyarországról vittek volna ki* levantei árut<sup>45</sup> — akár a holicsi, akár más útvonalakon, akár magyar, akár idegen kereskedők — bármelyik külföldi országba. Mi több: Nagy Lajos velencei-dalmáciai politikájának elsőrendű céljáról és ennek megvalósulásáról szóló állítását: azt, hogy a szigetváros felett aratott győzelem után a magyar piac Dalmácia felől *csakugyan* bőségesen telítődött levantei cikkekkel, — mindezt maga sem tudta bizonyítani egyébbel, mint Lajos királynak az ország „merces maritimae”-ben való bővelkedését szorgalmazó szándékaival, ennek érdekében a pozsonyi, brassói, szebeni kereskedők részére a zárai úthoz vámmentességet osztó — már Csánki óta emlegetett — szabadalmaival.<sup>46</sup>

<sup>44</sup> *Pleidell A.*, A nyugatra irányuló magyar külkereskedelem a középkorban. Bp., 1925. 53—56. old.

<sup>45</sup> Magunk csak a XV. századból ismerünk vitathatatlanul ilyen értelmű forrásadatot: így az 1438. évit, amely szerint boroszlói kereskedők Budáról vásároltak borsot. — (*Klose*), Von Breslau. Dokumentierte Geschichte und Beschreibung in Briefen. Zweiten Bandes zweiter Theil. Breslau, 1781. 354—356. old.

<sup>46</sup> *Pleidell*, i. m. 54. old.

Mindez mégis a teljes bizonyosság igényével lép már elénk *Fekete Nagy Antal* disszertációjában, amely néhány hónappal később jelent meg. A két könyv nem utalt egymásra, de egymástól nyilván nem függetlenül készült; bizonyos kérdésekben ugyan eltérő, de az alapkoncepcióban egybehangzó felfogást képviseltek; különbségeik jobbra szerzőik különböző történetírói alkatát tükrözték. Amit Pleidell jószerint még inkább csak jelzett, Fekete Nagy már azt is kereknyersen kimondta, s az új koncepciót, az új legendát minden vonatkozásban teljesen „kifuttatta”.

Az utóbbi szerző a középkori magyar-dalmát kereskedelemről értekezett, ezen belül a legbehatóbban „a magyar világkereskedelem kifejlődésével” foglalkozott,<sup>47</sup> amelyet maga is az Anjouk nagy gazdaság- és külpolitikai vívmányának tekintett. Ennek első lépését még Károly Róbert alatt a holicai út felszabadításában,<sup>48</sup> további és döntő lépéseit pedig Lajos sikeres vállalataiban látta. „A zárai béke megszabadította a dalmát városokat Velence gyámkodásától és szabaddá tette a tengert. Lajos király azonban azt is keresztül akarta vinni, hogy a dalmát és a magyar kereskedők valóban olyan ... szerepet töltsenek be az Adrián, amilyen győzelme következtében megilleti őket”; „gondoskodott arról is, hogy ... a keleti árucikkek ne csak eljussanak az ország minden részébe, hanem a magyar kereskedő városok közvetítésével a *külföldre* is, főleg Cseh- és Lengyelországba”. — A bizonyíték? Természetesen nem más, mint a pozsonyiak, szebeniek, brassóiak dalmát kereskedelmét szorgalmazó-támogató, oly sokszor idézett kedvezmények, — abból a célból, „ut ipsum regnum nostrum rebus et bonis maritimis et extraneis locupletetur et exuberetur”.<sup>49</sup>

S itt kapcsolódnak be az erdélyi szász városok is különlegesen túlhajtott funkcióval a levantei kereskedelem magyarországi súlypontjának új elméletébe, — amennyiben megint fontos közvetítő szerepet játszanak, ám nem a Fekete-tenger, az Alduna felől (miként a XIX. századi magyar és szász historikusoknál), hanem — bármekkora kerülőt jelentett volna is ez — az Adriai-tenger, Dalmácia felől! Fekete Nagy ugyanis — „régén megdőltnek” tekintve „azt a véleményt, amely szerint a levantei kereskedelem útja a középkorban hazánkon vonult volna keresztül” (ti. kelet felől), és futó pillantást vetve a kérdés historiográfiájára (lát-hatólag Borcsiczky nyomán) — kijelentette: „Arra nincsen adatunk, hogy a levantei áruk ebben a korban *Erdélyen vagy a Dunán keresztül* jöttek volna az országba,<sup>50</sup> hanem igenis azt több adattal tudjuk bizonyítani, hogy az *erdélyi* városok az *Adrián* szerezték be a keleti cikkek, és azt, hogy a keleti árukat Magyarországból vitték *Moldvába* és *Havasalföldre* [!], amire pedig, ha ebben a korban ezek az országrészek szorosabb kapcsolatban lettek volna Genua keleti telepeivel, egyáltalán nem lett volna szükség.” „A szász kereskedő városok révén a dalmáciai kereskedelem cikkei *nemcsak Erdélybe* jutottak el, hanem ...tovább *kelet felé* és *északra* is[!], mert Lengyelországgal is közvetlen kereskedelmi kapcsolatban

<sup>47</sup> *Fekete Nagy A.*, A magyar—dalmát kereskedelem. Bp. 1926. 35 s köv. old.

<sup>48</sup> A szerző ugyanis olyanformán vélekedett, hogy a velencei kereskedők ezentúl Magyarországon át, „a holicai úton keresztül eljutottak Csehországba”; a dalmát városok pedig, ha még nem is tartoztak magyar fennhatóság alá, „mégis eredményesen közreműködtek a magyar kereskedelem felvirágztatásában, és közvetítették a keleti árukat hazánkba és *hazánkon keresztül* is. . .” — Minderre egyetlen „bizonyítéka”: Mick dalmát bán is részt vett a magyar és cseh király 1335-i tárgyalásán. — *Fekete Nagy*, i. m. 47. old.

<sup>49</sup> *Fekete Nagy*, i. m. 52, 61—62. old.

<sup>50</sup> Vö. erre nézve fentebb a 28. jegyzettel. — Itt egyébként a Meltzl óta divó eljárást követte Fekete Nagy abban is, hogy egy kalap alá vonta a dunai és az erdélyi útvonalat.

voltak..., aminek következtében ide is eljuthattak a dalmát és velencei áruk.”<sup>51</sup>  
— Íme, a Csánki és Meltzl óta annyiszor használt, divatozó ellen-érvelés, — persze ez is megtoldva egy derék lépéssel: amikor Fekete Nagy már nemcsak az erdélyi szász városokat látja el Dalmácia felől levantei cikkekkel, fűszerekkel, hanem rajtuk keresztül egyenesen Moldvát és Havasalföldet, az Alduna és a Fekete-tenger körzetét is, nem is szólva Lengyelországról!<sup>52</sup>

A „több adat”, amelyben a szerző az erdélyi szász városok nyugat felől történt ellátásának forrásszerű bizonyítékát látta, persze nem volt egyéb, mint a Nagyszebennek, Brassónak adott „rebus maritimis locupletentur”-típusú oklevelek, amelyekre még visszatérünk. S vajon milyen kútfői alapon érezte feljogosítva magát ezt azzal megtetzni, hogy még a román fejedelemségek is a dalmát kikötőkől — Magyarországon s az erdélyi városokon át — jutottak levantei cikkekhez? *Egyetlen* forrásadat alapján, s ennek is fölöttébb vitatható interpretálásával. „... nemcsak a szebeni és brassói kereskedők jártak el a [dalmát] tengerpartra a keleti és olasz árukért — írta —, hanem a keleti árukkal, borssal, sáfránnyal és más fűszerekkel, maguk a *dalmát kereskedők is eljártak a szász városokba, sőt a Havasalföldre és azon is túl* [!] elvitték árucikkeiket, és olyan nagy tömegben [!] jelenhettek meg, hogy már veszélyeztették Szeben kereskedelmét. Ennek meggátolására — most figyeljünk a szerző egyetlen adatára mind az előbbieik igazolásául! — a szebeniek privilégiumot eszközöltek ki a királytól, amely szerint Szebenen túl idegen kereskedő nem vihetett fűszert, hanem tartozott azt Szebenben eladni.”<sup>53</sup> Erről a privilégiumról itt csak annyit: Nagy Lajosnak 1382-ben kelt, a Nagyszebenben keleti fűszerekkel kereskedő *idegenek* visszaéléseit tilalmazó okleveléről van szó,<sup>54</sup> ahol is az „idegen kereskedőket” (mercatores advenae) *Horváth Mihály* egykor még — Fesslerrel egybehangzóan<sup>55</sup> — délről-keletről érkezett *örményeknek* nézte, Fekete Nagy viszont immár nyugatról jött *dalmatáknak* tekinti; az adatot magát Horváth még a levantei cikkek *Havasalföld felől* Erdély felé haladó forgalmának mutatójaként tárgyalta,<sup>56</sup> Fekete Nagy viszont most már éppen ellenkezőleg: *Dalmácia felől* Erdélybe menő, *sőt* azon túl Havasalföldre is benyomuló útvonalának bizonyítékaként értelmezi.<sup>57</sup>

<sup>51</sup> „A holicsei úton pedig — tette teljessé a szerző a nagy ívű tablót — Sopron és Pozsony közvetítették a dalmát és velencei kereskedelmet észak felé, sőt valószínű, maguk a dalmát kereskedők is használták ezt az utat.” — *Fekete Nagy*, i. m. 63—64. old.

<sup>52</sup> E helyütt csupán jelezzük: olyan felfogás, amely a XIV. században Dalmácia felől Magyarországnak tulajdonít számottevő szerepet *Lengyelország* levantei cikkekkel való ellátásában, nem vesz tudomást a „strada tartara”-ról: arról a híres útvonlról, amely Krakkót Lwówon át és Moldván keresztül Kaffával, a genovaiak virágzó krim-félszigeti kolóniájával s más fekete-tengeri telepekkel kötötte össze: a keleti áruk dús forrásaival. — Lásd Lajos király 1380. évi oklevelét a „via in Tartariam” használata tárgyában: *Wenzel G.*, Magyar diplomáciai emlékek az Anjou-korból. III. Bp., 1876. 407—408. old.; a kiterjedt irodalomból pedig *St. Kutrzeba*, Handel Krakowa w wiekach srednich. Kraków, 1902. 12—14, 24, 81, 109—113. old.; *H. Wendt*, Schlesien und der Orient. Ein geschichtlicher Rückblick. Breslau, 1916. 16—38. old.; *P. P. Panaitescu*, La route commerciale de Pologne à la Mer Noire au Moyen Age. Revistă Istorică Română, III. 1933. 172—193. old.

<sup>53</sup> *Fekete Nagy*, i. m. 62—63. old.

<sup>54</sup> Első közlései: *G. Pray*, Specimen hierarchiae Hungariae complectens seriem chronologicam archiepiscoporum et episcoporum Hungariae. II. Posonii et Cassoviae, 1779. 261—262. old.; *St. Katona*, Historia critica regum Hungariae stirpis mixtae, ex fide domesticorum et exterorum scriptorum concinnata. Tomulus III. ordine X. Budae, 1790. 713—714. old.

<sup>55</sup> *J. A. Fessler*, Die Geschichten der Ungern und ihrer Landsassen. III. Leipzig, 1816. 1049—1050. old.

<sup>56</sup> *Horváth M.* kisebb történeti munkái. II. Pest, 1868. 78. old.

<sup>57</sup> Lásd az 53. jegyzetet. — Az oklevélszöveg és az értelmezése körüli vita elemzésére munkálatunk későbbi pontján kerül sor.



„A keleti árucikkeket, ha esetleg olykor Bécsen keresztül jutottak is el hozzánk, *kizárólag* a dalmát és velencei kereskedők közvetítették keletről; éppen ezeknek a keleti árucikkeknek a közvetítése ad a dalmát városoknak olyan nagy fontosságot a magyar uralom szempontjából... Az Adriai-tenger felszabadításával Nagy Lajos minden lehetőségét megteremtette annak, hogy a magyar kereskedelem tovább virágozhassék, a kereskedelmi utakat összekötötte egymással, a dalmát kereskedelem útja is összefüggésben volt az erdélyi, lengyel, cseh és német kereskedelmi utakkal, amelyeken a *tengeri áruk a legtávolabbi vidékekre is eljuthattak*”,<sup>58</sup> — summázta Fekete Nagy a középkori „magyar világkereskedelem” új elméletét: az új legendát Magyarország kulcs-szerepéről a levantei kereskedelem közép-európai közvetítésében.

S ez a — Pleidell, Fekete Nagy kidolgozta — konstrukció teljesen beleillett abba a képbe, amelyet az ellenforradalmi korszak reprezentatív történeti szintézisének Anjou-kori fejezeteiben *Hóman Bálint* festett ki a magyar nagyhatalomról, a középkori „archiregnum”-ról, a „regina regnorum”-ról. Főbb mozzanatai be is vonultak hát a „Magyar Történet” lapjaira. Már Károly Róbert korában „... mind a nyugati, mind a Velencén át érkező itáliai és levantei cikkek főpiacává, a nemzetközi kereskedelem központjává ... a főutak gócpontján fekvő Buda lett... a Budától északkeletre vitt olasz és keleti árunak... főpiacává az északkeleti részen Kassa lett...” Lajos pedig betetőzte apjának nagyralátó kereskedelmipolitikai terveit, „A dalmát kikötővárosok visszaszerzésével és főleg Ragusa hódoltatásával a magyar királyság tengeri hatalommá lett. Saját hasznára gyümölcsöztethette a dalmát kikötőkön át Szerbia és Bosznia, Magyar- és Lengyelország felé irányuló levantei kereskedelmet, aminek haszna eddig szinte kizárólag Velence jövedelmét gyarapította.” „A zárai és torinói békeokmányok kereskedelmi vonatkozású pontjai... tanúsítják, mily nagy, sőt elhatározó szerepe volt az adriai politikában a külkereskedelmi érdekeknek... Lajosnak jórésben sikerült is Ragusa és a többi dalmát városok útján a levantei kereskedelem terén ugyanoly előnyöket szereznie, aminőket apja a nyugati kereskedelem terén biztosított országának.”<sup>59</sup>

Ám Hóman nem azért volt az Anjou-kori magyar főhatalom legbecsvágyóbb tehetségű történetírója s a „hódításokkal megalapozott külkereskedelem fellendítésének” historikus szószólója, hogy a középkori magyar „világkereskedelem” új elméletének birtokában teljesen lemondjon annak *régebbi* válfajáról. Így hát amikor beépítette előadásába a nyugati összeköttetés, a dalmát-magyar konstrukció fő elemeit, ugyanakkor nem átallotta felkarolni — akárha némi logikai ellentmondás árán — a *keleti* irányban gyakorolt kereskedelmi-hatalmi funkció gondolkörét sem. A *dunai* útvonal tézisének persze maga is elejtette — Heyd és Domanovszky után aligha tehetett is volna másként<sup>60</sup> —, nem így a Levantekereskedelem *erdélyi* szász közvetítésének motívumát, „az erdélyi városokból délkelet felé irányuló relációk” izlése szerint való kiaknázását. A Kunország területén kialakult oláh fejedelemségekkel, Bolgáriával s rajtuk keresztül a *távolabbi kelettel*... Nagy Lajos vette fel az erdélyi szász városok közvetítésével a kereskedelmi összeköttetés fonalát.” „Nyilvánvaló, hogy Kassa, Nagyszében, Brassó kereskedelmének kifejlesztése és kiváltságainak bővítése is összefügg Halics és La-

<sup>58</sup> Fekete Nagy, i. m. 64, 68. old.

<sup>59</sup> Hóman B. (—Szekfü Gy.), Magyar Történet.<sup>2</sup> Bp., 1936. II. 99—100, 213, 260—261. old.

<sup>60</sup> „Az a feltevés, mintha kelet áruai a Dunán és Magyarországon át érkeztek volna nyugatra, téves... A keleti áruk a kései középkorig tengeri úton, a levantei kereskedelmen Genovával osztozó Velence útján kerültek hazánkba és a nyugati országokba.” — Hóman, i. m. II. 97. old.

domér, Moldova és Havaselve újrarendelésével, s hogy e hadjáratok indító-okai közt is ott szerepelt a feljük és rajtuk túl Litvánia, Tatárország, Bolgária s a *Fekete-tengeren át Konstantinápoly és Kelet felé irányuló külkereskedelem fejlesztésének szempontja*,<sup>61</sup> — hangzanak Hóman állításai, e részben egyenesen engeli-teutschí reminiszcenciákat ébresztve, ha nem is az erdélyi szászok, hanem Lajos király nagyobb dicsőségére.

## 5.

A két világháború közötti korszak magyar történetírása, Pleidell és Fekete Nagy értekezésének megjelenése után, tárgykörünkben még két speciális érdekű dolgozatot hozott. Az 1930-as évek első felében *Glaser Lajos* kért újrafelvételt a levantei kereskedelem százados perében,<sup>62</sup> — ugyan nem az Anjou-korra, hanem a magyar királyság első időszakára vonatkozóan. Hüllmann és Horváth Mihály felfogását, amely szerint a XI-XII. században kelet termékei Magyarországon át, a Duna vonalán kerültek nyugatra, próbálta meg föleleveníteni: új — *közvetett* — érveléssel. Kombinatív okfejtésének lényege abban állott, hogy a levantei kereskedelem *három* nyugatra vezető útvonala mellett — a délfraancia kikötőkön át, az orosz síkságon keresztül, az észak-itáliai kereskedővárosok révén — kellett egy *negyediknek* is lennie, mert az első két út forgalma a X-XI. század fordulójára már lehanyatlott, a harmadiké pedig csak a XIII. század elejétől lendült fel; a negyedik útirány pedig — amelyen eszerint a XI-XII. században kellett, hogy lebonyolódjék a keleti kereskedelem zöme — nem lehetett más, mint a Marica és Morava völgye, majd a Dunáé, Magyarországon át.<sup>63</sup> Két világháború közötti történetírásunk gyakori provincializmusa nyilatkozott viszont meg abban, hogy a — bár jól képzett — szerző a *Balkán XI-XII. századi állapotaira* vonatkozó tudomását Hóman *magyar történeti előadásából* merítette: innen vélte leszűrhetni, *Heyddel* szemben, azt a következtetést, hogy „a levantei áruk átmenő kereskedelme Magyarországon és Bulgárián keresztül... a XI-XII. században mindennemű akadálytól szabad volt”<sup>64</sup>; és még inkább abban, hogy azt a tanulmányt, amely a nemzetközi tudományosságban Heyd óta a legnagyobb csapást (talán: a végső csapást) mérte a koraközépkori (XIII. század előtti) „*Donauhandel*” tézisére, s a mellette felhozott argumentumok zömét *közvetlenül* is cáfolta: a jeles német kereskedelmérettörténész, *Franz Bastian* írását — pár évvel korábban jelent ez meg az ismert gazdaságtörténeti folyóiratban<sup>65</sup> — nem vette figyelembe.

<sup>61</sup> *Ugyanott*, II. 97, 100, 261. old. — Itt jegyezzük meg: a szövegben említett belső logikai ellentmondás a szerzőnek az előbbi jegyzetben idézett kategorikus kijelentései és most hivatkozott állításai között mutatkozik.

<sup>62</sup> Lásd már idevágó utalásait *Glaser L.*, *Dunántúl középkori úthálózata. Századok*, 1929. 139—140. old.: „A keleti tranzitó vitája rövidesen százéves lesz, de Heyd óta újabb bizonyítékokat nemigen termelt, legfeljebb újabb véleményeket.”

<sup>63</sup> *L. Glaser*, *Der Levantehandel über Ungarn im 11. und 12. Jahrhundert. Ungarische Jahrbücher*, XIII. Bd. Berlin—Leipzig, 1933. 356—363. old. (Rövid megjegyzésekkel a kérdés historiográfiájára is.)

<sup>64</sup> *Glaser*, i. m. 362. old.

<sup>65</sup> *Fr. Bastian*, *Die Legende vom Donauhandel im Frühmittelalter. Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, XXII. Bd. Stuttgart, 1929. 289—332. old. — E fontos tanulmány figyelmen kívül hagyására egyébként van példa az egykorú német történetírásban is: olyan felfogásra — *Glaserrel* csaknem azonos időpontban —, amely a középkor „nagy nyugat—keleti útvonalát” Franciaországból a Rajnán át a Neckar, majd a Duna völgyében Magyarországon keresztül vezette a Fekete-tengerig. — *K. Weller*, *Die Hauptverkehrsstrassen zwischen dem westlichen und südöstlichen Europa. Württembergische Vergangenheit*, Stuttgart, 1932. 89—128. old.; vö. *Komoróczy*, alább i. m. 22, 70. old. és alantabb a 77. jegyzettel.

Időállóbb jelentőséget tulajdoníthatunk a másik munkálatnak: *Huszt Dénes* — a negyvenes évek legelején kiadott — könyvének, a középkori olasz-magyar kereskedelmi kapcsolatokról, — tárgyunk szempontjából főképp azért, mert éles szemmel kérdőjelezte meg a keleti áruk közvetítésének „dalmát-magyar” konstrukcióját. „... a dalmát városoknak rendkívül csekély volt magyarországi kereskedelmi tevékenységük. Fekete Nagy idézett munkája sem tartalmaz semmiféle bizonyítékot arra, hogy ezek a kapcsolatok bármikor rendszeresekké és a magyar gazdasági életre nagyobb befolyást gyakorlókká váltak volna... Közvetítő kereskedelmüket elsősorban a Balkánon folytatták... Nagy Lajos uralkodásával elsősorban politikai érdekek követelték a tengerpart birtoklását... most sem kimondottan gazdaságpolitikai szempontok vezették a magyar törekvéseket... A dalmát városok Magyarországon nagyobbarányú gazdasági tevékenységet akkor sem folytattak, amikor ténylegesen Magyarország fennhatósága alá tartoztak;”<sup>66</sup> stb. Megannyi jól elhelyezett találat ez a dalmát kereskedelem új „legendáján”, — mégha a kritika csak a *dalmátok magyarországi tevékenységét* érte is, és nem terjedt ki a *magyarországiak* (és erdélyiek) *dalmáciai tevékenységének* kérdésére, az ennek igazolásaként felhozott „res maritimae”-oklevelek vizsgálatára.

A nagyonis indokolt szkepszis az *egyik* oldalon, volt a valószínű előidézője annak, ami Husztit a *másik* oldalon már indokolatlanul gyors megállapításra ragadtatta: a levantei kereskedelem *dunai* útvonalának rehabilitálására, — nem, miként Glaser, a XI-XII. századot, hanem éppen az *Anjou-kort* illetően. Amikor ugyanis annak az érdekes kiváltságlevélnek a nyomára bukkant, amelyet Nagy Lajos 1379-ben a genovai kereskedőknek adott, „akár kelet felől érkeznek a Dunán vagy szárazföldön, akár Dalmácia felől jönnek” Magyarországra (ahogy az oklevélnek ezt a passzusát a szerző visszaadta), — máris sietett állást foglalni az évszázados vitában, és pedig a következőképpen: „A magyar tudományosság általában tagadja, hogy a középkor folyamán a Dunán forgalom bonyolódott volna le Magyarország és a kelet között... A génuaiaknak adott privilégium ennek látszólag ellentmond. Feltételezhető, hogy már a privilégium kiadása előtt... forgalom bonyolódott le a *Dunán, illetve a szárazföldön a Duna mentén* Magyarországra és a kelet között, s az is kétségtelen, hogy a *közvetlen magyar—levantei kereskedelemnek*, illetve forgalomnak a lebonyolítói a *genuai kereskedők*, illetve génuai eredetű, de keleten letelepedett kereskedők voltak.”<sup>67</sup> Sietős következtetését alig enyhítette a „látszólag”, „feltételezhető”, „kétségtelen” kifejezések bizonytalánító variálásával s azzal a hozzátételével, miszerint „ez a forgalom nem lehetett túlságosan élénk, hiszen csak *Magyarország és legfeljebb Bécs* levantei árukkal való ellátására szorítkozott”, s ezért jócskán elmaradt az itáliai útvonal jelentőségéhez képest.<sup>68</sup>

<sup>66</sup> *Huszt D.*, Olasz—magyar kereskedelmi kapcsolatok a középkorban. Bp., 1941. 10, 13—14, 17, 74. old.

<sup>67</sup> *Huszt D.*, i. m. 75—77. old. — Hasonlóan más helyütt is: „A velenceiek ebben a korban már megtelepedtek Tanában, míg a génuaiak 1266-ban foglalták el Caffát, ahonnet a Fekete-tengeren, majd a Dunán hajózva hozták áruikat Magyarországra.” — *Ugyanott*, 69. old. — A keleti kereskedelem *XI—XII. századi magyarországi áthaladásához*, Glaser teóriájához egyébként Huszt is alapjában negatívan foglalt állást. — *Ugyanott*, 26—28. old.

<sup>68</sup> *Ugyanott*, 77. old. — Huszt felfogásában a levantei kereskedelem magyarországi áthaladásáról szóló tétel sajátos alakot öltött, hiszen a XIV. századra vonatkozólag a korábbi irodalom, mint láttuk, túlnyomórészt az *erdélyi-szász* (és nem a dunai) közvetítés motívumát érvényesítette. Az a feltevése pedig, hogy Bécs ezen az úton jutott levantei cikkekhez, nem számolt azzal a ténnyel, hogy az osztrák főváros Velencével rendszeres és élénk kereskedelmi kapcsolatot tartott fenn. — Lásd alantabb a 80. jegyzetet.

Az a tény, hogy Glaser kísérlete a XI-XII. századi levantei kereskedelem magyarországi áthaladásáról vallott régi tézis újrafogalmazására nem maradt visszhangtalanul a magyar történetírásban (amint Váczy, Kring<sup>69</sup> és Komoróczy<sup>70</sup> tanulmányai mutatják); az a körülmény, hogy Huszti a XIV. századra nézve nemcsak a *dalmát* teória *bevezetésével* szemben emelt aggályokat, hanem a *dunai* „közvetlen magyar-levantei forgalom” tételének *elvetésével* szemben is, — mindez nem csupán önmagában bír érdekléssel, hanem azért is, mert a kétségeket jelzi, a problémákör megoldásának hiányait érzékelteti: azt, hogy polgári történetírásunk, oly sok kérdéshez hasonlóan, lezáratlanul és különféle politikai célzatoktól összekészáltan hagyta örökül a témát marxista történettudományunknak.

A magyar marxista történetírás megalapozóinak figyelmét a problémakör nem kerülte el. *Molnár Erik* úttörő művének mindkét kötetében foglalkozott vele, mint „a középkori magyar gazdaság- és társadalomtörténet fontos kérdése”-vel, s a szakirodalom, illetve annak kritikája alapján néhány kitűnő megjegyzést tett a tárgyról. Egyrészt elutasította, megdöntötte tekintette azt a nézetet, amely szerint a levantei kereskedelem *fő* útja — akár a korábbi, akár a későbbi középkorban — Magyarországon ment keresztül; másrészt megengedte, hogy ez az áruforgalom a XI-XII. században „Magyarországon is átszivárgott igen vékony erecskében úgy Bizánc, mint Kijev felől”, s a XIV-XV. században sem kizárólag nyugatról, délnyugatról érkeztek levantei cikkek Magyarországra, hanem keletről, Havasalföldről is.<sup>71</sup>

*Révai József* tekintetét pedig a kérdés *újkori* összefüggéseiben vonta magára, amikor — még az 1930-as évek elején — Marx és a magyar forradalom c. művé-

<sup>69</sup> „A világkereskedelem . . . Konstantinápolyon keresztül a Morava folyó völgyében vagy az Alsó-Duna mentén tartott Magyarországnak”, amely így „a X. század utolsó évtizedeitől kezdve döntő fontosságú szerepet töltött be a levantei kereskedelemben”, és „kiváltságos helyzetét egészen a XII. század végéig megőrizte”. — Váczy P., A magyarság a román és gót stílus korában. Magyar Művelődéstörténet. Bp., é. n., I. 99—101. old. — „Igen valószínűnek tarthatjuk, hogy a bécsi, regensburgi és rajnai menti kereskedők Magyarországon át haladtak Kievet felé. A bizánci kereskedelmi összeköttetések is fennmaradtak a honfoglalás után . . . Magyarországon át mentek az orosz és más szláv, sőt részben a német kereskedők is a Fekete-tengerhez. A két útvonalat különösen fontosá tette a honfoglalás idején s a következő két században, hogy az arab hódítások folytán Európa földközi-tengeri kereskedelme csaknem teljesen megsemmisült.” — Kring M., A gazdasági élet. Magyar Művelődéstörténet, I. 237. old. — Az utóbbi érv — amelyre Váczy is hivatkozott — *Henri Pirenne*-től származott, aki az 1920-as évek elején adta közre ilyen értelmű, heves vitát kiváltó tanulmányait. Megjegyzendő azonban, hogy a nagy belga historikus híres tézisének a XII. század előtti időszakokra vonatkoztatta; másrészt a „dunai világkereskedelem” gondolatát — Heyd argumentumaival — az egész korszakra nézve *kizárta*. „Arra lehetne gondolni, és fel is merült ilyen nézet, hogy a Földközi-tengert a Duna völgye helyettesítette, mint nagy kereskedelmi útvonal Oriens és Okcidentus között. Ez valóban bekövetkezhetett volna, ha az avarok, majd nyomukban a magyarok a Dunát el nem zárták volna.” „A Duna révén a Fekete-tenger felé nyíló kitűnő piaci lehetőség kihasználatlan maradt. Magyarország gyenge fejlettsége és a balkáni területek állandó zavarái megakadályozták a forgalmat a folyam alsó szakaszán.” — *H. Pirenne*, La civilisation occidentale au Moyen Age du XI<sup>e</sup> au milieu du XV<sup>e</sup> siècle. Histoire générale. VIII. Paris, 1933. 11, 131. old.

<sup>70</sup> A szerző szinte teljes terjedelemben beiktatta előadásába Glaser okfejtését, s reá hivatkozva szűrte le a következtetést, hogy „. . . a XI—XII. század folyamán Magyarországon keresztül vonult át a levantei kereskedelem útja”. — Komoróczy Gy., A kereskedelem és ipar Szent István korában. Bp., 1938. 29—33. old. — Vö. még 22. old.: „. . . a Magyarországon áthaladó áruforgalomban . . . az utak Bécs alatt . . . egyesültek egymással, s így haladtak tovább a Fekete-tenger, majd Levante felé”; 49. old.: „. . . élénk árucserre állott fönn. . . Magyarországon keresztül Kelet és Nyugat, valamint Észak és Dél között”; stb.

<sup>71</sup> *Molnár E.*, A magyar társadalom története az őskortól az Árpád-korig. Bp., 1945. 190—191. old.; A magyar társadalom története az Árpád-kortól Mohácsig. Bp., 1949. 201—202. old.

ben a kapitalizmus kialakulási folyamatának kelet-európai, illetőleg magyar sajátosságairól adott alapvető érdemű elemzést. A problémának ez a megközelítési módja sem kevésbé lényeges, — hiszen, hogy az újkori világ kitárulásának fontos folyamata, a nemzetközi kereskedelmi útvonalak áthelyeződése a Mediterráneumból az Atlantikumba a XVI-XVII. században, miként és mennyiben hatott Magyarországra, nyilván azon is múltott, hogy megelőzőleg, a XIV-XV. században a nemzetközi áruforgalom útjai érintették-e s hogyan hazánkat.<sup>72</sup>

A továbbiakban azonban a magyar marxista történettudomány érdeklődése mégis megcsappant a — közvetlen és közvetett összefüggéseiben egyaránt izgalmas — probléma iránt: csak egy-egy rövid utalás, megjegyzés jelent meg róla középkorról szóló művekben<sup>73</sup> vagy XV-XVII. századi témájú munkákban.<sup>74</sup> A felszabadulás utáni román történetírás sem pótolhatta a hiányt, mert bár *Radu Manolescu* érdemes tanulmányokat szentelt Brassó és Havasalföld (meg Moldva) XV-XVI. századi áruforgalmának, s ennek fontos forrásait: az 1503. évi (és későbbi) brassói huszadnaplókat<sup>75</sup> egyes szempontokból statisztikailag is feldolgozta,<sup>76</sup> a tárgyat lényegileg csak a Tára Romínească és Erdély, illetve általában a „román területek” közötti gazdasági kapcsolatok tényeként szemlélte, alig iktatta be a levantei kereskedelem problematikájába,<sup>77</sup> az évszázados historiográfiai vitát pedig föl sem említette.<sup>78</sup>

<sup>72</sup> „Valamennyi ország történelmében, amely végigszenvedte az újkor elején a fő kereskedelmi útvonalak a Földközi-tengertől az Atlanti-óceánhoz való eltolódásának hatásait, feltehető, hogy a városok, általában az addig elért polgári életviszonyok visszafelődtek, hogy ennek következtében a kapitalizmus »normális« fejlődési útja elkanyarodott, és egy »elpolgárosodó feudalizmus« alakult ki.” — „... a Napóleon-féle kontinentális zárlat a keleti fűszerkereskedelmet újra szárazföldi útra kényszerítette Magyarországon át...” — *Révai J.*, Marx és a magyar forradalom. Marxizmus, népiesség, magyarság.<sup>3</sup> Bp., 1949. 112—114. old. — Vö. „A világkereskedelemben való részvétel a középkori Magyarország gazdasági életét felvirágoztatta volna, s Magyarország későbbi gazdasági elmaradottságához lényegesen hozzájárult az a körülmény, hogy a XVI. században a nemzetközi kereskedelmi utak az országtól elterelődtek...” — *Molnár, i. m.* (1949) 201. old.

<sup>73</sup> *Elekcs L.—Lederer E.—Székely Gy.*, Magyarország története a korai és virágzó feudalizmus korszakában. Bp., 1957. 159. old.; *Molnár E.—Pamlényi E.—Székely Gy.* (szerk.), Magyarország története. Bp., 1964. I. 67. old.; vö. még: *Kosáry D.*, Bevezetés a magyar történelem forrásaiba és irodalmába. I. Bp., 1951. 79. old.

<sup>74</sup> *Makkai L.*, Az abszolutizmus társadalmi bázisának kialakulása az osztrák Habsburgok országaiban. Történelmi Szemle, 1960. 2—3. sz. 241. old.; *Pach Zs. P.*, Nyugat-európai és magyarországi agrárfejlődés a XV—XVII. században. Bp., 1963. 163, 190—191. old.; Közép- és Kelet-Európa és a nemzetközi kereskedelem a XVI—XVII. században. A Magyar Tudományos Akadémia Filozófiai és Történettudományok Osztályának Közleményei. 49. köt. 2—3. sz. 1970. 249—250. old.

<sup>75</sup> Quellen zur Geschichte der Stadt Kronstadt in Siebenbürgen. I. Rechnungen aus dem Archiv der Stadt Kronstadt. I. Bd.: Registrum vigesimalae almae civitatis Braschoviensis 1503. Kronstadt, 1886. 1—81. old.

<sup>76</sup> *R. Manolescu*, Schimbul de mărfuri dintre Tára Romínească și Brașov în prima jumătate a secolului al XVI-lea. Studii și materiale de istorie medie. Vol. II. București, 1957. 169—176. old.; Comerțul Țării Romínești și Moldovei cu Brașovul (secolele XIV—XVI.) București, 1965. 5—14, 168—176. old.

<sup>77</sup> Nagyobb figyelmet fordított erre a kérdésre — de már csak a XVI. század vonatkozásában — egy másik román szerző, aki a megelőző korszakról így vélekedett: „A középkorban az erdélyi városok ama fontos kereskedelmi utak mellett feküdtek, amelyek Nyugat- és Közép-Európát szárazföldön kötötték össze a Balkán-félszigettel, a Fekete-tenger partjával és a Levántával.” — *S. Goldenberg*, Der Südhandel in den Zollrechnungen von Sibiu (Hermannstadt) im 16. Jahrhundert. Revue des études sud-est-européennes, Tome II, No. 3—4. Bucarest, 1964. 385. old.; Contribution à l'histoire du commerce roumano-balkanique au XVI<sup>e</sup> siècle. Revue Roumaine d'Histoire, Tome VIII, No. 3. Bucarest, 1969. 605—606. old.; *S. Goldenberg—S. Belu*, Epoca marilor descoperiri geografice. București, 1971. 83—84. old.

<sup>78</sup> Egy szlovák kutató viszont — aki a kérdés tárgyalásának szakmai történetére is rövid

A feladat tehát továbbra is áll. Így ha már az eddigiekben, a kérdéskör XIX-XX. századi szakirodalmának áttekintése során is szükségesnek bizonyult, hogy esetenként egykorú forrásokat is bevonjunk fejtegetéseinkbe — akkor most nem mondhatunk le arról sem, hogy az idevágó forrásanyag módszeres átvizsgálására is vállalkozunk.

## 6.

Először azzal a forrásanyaggal kell szembenéznünk, amely a nyugati irány kizárólagosságát valló történészek — tehát a levantei cikkek magyarországi utánpótlásának útját közvetlenül vagy közvetve, de mindenképpen az Adriai-tenger felől vezetők — érveléséhez kapcsolódik. Érveik közül persze azokra gondolunk, amelyekre a fentebbi historiográfiai elemzésben még nem adtunk választ: arra, hogy a keleti fűszereknek az erdélyi szász városok révén való közvetítését forrászerűen nem lehet bizonyítani; arra, hogy egyes források, Nagy Lajostól származó oklevelek egyenesen *cáfolják* az erdélyi útvonalon lebonyolított jelentősebb fűszerbehozatal lehetőségét. — Kezdjük az utóbbiakkal: a „res maritimae”-ben való bővelkedést szorgalmazó, az erdélyi szász kereskedők dalmáciai utazásait támogató-kedvezményező, Csánkitól Fekete Nagy Antalig sorozatosan idézett Lajos-kori oklevelekkel.

Meg kell vallanunk: a cáfolat első tekintetre meggyőzőnek látszik. Hiszen ha a nagyszebenieknek, brassóiaknak csakugyan nyugatra, egészen Zaráig kellett utazniuk, hogy „tengeri árukhoz” jussanak, akkor vajmi kevésbé valószínű, hogy azokat kelet felől, közelebről is beszerezhették. Ha azonban tüzetesen szemügyre vesszük ezeket az idézett — és egyéb, nem idézett — okleveleket, felötlenek az érvelés gyenge pontjai, fokról-fokra csökken meggyőző ereje.

Elsőbben is föltűnik, hogy Lajos ilyen tartalmú, a Dalmáciával folytatandó kereskedelmet szabadalmazó okleveleket az 1358. évi zárai béke után — amely a dalmát városok feletti uralmat hozta meg számára — nemcsak az erdélyi szász polgároknak, hanem más, magyarországi kereskedőknek is adott; sőt ily értelmű kedvezményeinek sorát nem is Szeben, hanem Pozsony részére már 1361-ben kibocsátott oklevele nyitotta meg: itt jelent meg először az „ideo, ut regnum nostrum Hungariae diversarum rerum (mercium) maritimarum ubertate et affluentia locupletetur”-motívum.<sup>79</sup> Márpedig — kell szembevetnünk — a pozsonyiaknak úgyszintén megvolt a lehetőségük arra, hogy a keleti fűszereket, levantei cikkeket Dalmáciánál jóval közelebről, nevezetesen Bécsből szerezzék be, — Bécsből, amely Velencével, főképpen a híres semmeringi úton, akkoriban már rendszeres és élénk kereskedelmi kapcsolatot tartott fenn.<sup>80</sup>

pillantást vetett — olyan felfogáshoz jutott, amely szerint: „A világkereskedelem fő útvonalai a középkorban voltaképpen mindig elkerülték a Kárpát-medencét.” „Ha azonban a kárpáti területek közvetítő szerepét a korai és virágzó középkori kelet-nyugati kereskedelemben nem is tudjuk fenntartani, ezzel nem zárjuk ki egyes Kárpátokon inneni s túli körzetek kereskedelmi kapcsolatait Nyugat-Európával már a Hanza-előtti korszakban sem”, még kevésbé a Hanza időszakában. — *O. R. Haalaga*, Kaufleute und Handelsgüter der Hanse im Karpatengebiet. *Hansische Geschichtsblätter*, 85. Jg. Köln—Graz, 1967. 59—62, 84. old.

<sup>79</sup> *G. Fejér*, *Codex diplomaticus Hungariae ecclesiasticus ac civilis*. IX. 7. Buda, 1842. 198—199. old. — Öt évvel később, 1366-ban újabb szabadalomlevelet kaptak a pozsonyi polgárok, amely vám- és harmincadmentességüket biztosította, „quotiens... aliquas res mercimoniales partis maritimae de... Dalmatia et de Jadra versus dictam nostram civitatem [sc. Budam] deferre et importare voluerint...”. — *Fejér*, *Codex diplomaticus*. IX. 3. Buda, 1834. 552—553. old.

<sup>80</sup> *H. Simonsfeld*, *Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig und die deutsch—venetianischen*

S ez a Bécs felől való fűszerbehozatal nemcsak lehetőség volt, hanem valóság, s nemcsak korábban,<sup>81</sup> hanem a XIV. század második felében is. A kereskedelmi tilalmat ugyanis, amelyet Bécs árumegállító jogának retorziójaként Károly Róbert rendelt el 1324-ben,<sup>82</sup> Lajos már 1346-ban feloldotta, és a bécsi kereskedőknek újból megengedte, hogy áruikkal felkeressék Magyarországot. A következő évtizedekben a „kényszerkörülmények között felelevenített bécsi kereskedelem... mindinkább virágzásnak indult... Sopronba és főleg Pozsonyba, innen pedig a dunai útvonalon Budára”, — ismerte fel a Bécszet kikerülő holicsi út jelentőségének lelkes méltatója, *Pleidell* is.<sup>83</sup> Az Ausztriából való behozatal cikkeiről is tájékozva vagyunk azokból a rendelkezésekből, amelyeket Lajos király meg Erzsébet királyné 1366-ban, és 1380—81-ben bocsátott ki a dunai vámszedés szabályozására, a bécsi kereskedők védelmére, — szót emelve ama visszaélés ellen, hogy a vámosok ezektől a kereskedőktől a szokásos tributumon túl „de eorum rebus et mercibus... diversa munera, *piper scilicet*”, valamint egyéb felsorolt portékákat sajátítsanak el.<sup>84</sup> Ebből „kitűnik, minő árukat hoztak be közönségesen az ausztriai kereskedők — vonta le már *Horváth Mihály* a következtetést —, ti. fűszereket, melyek hozzájuk Olaszhonból jutottak, vasszerűrukat, kesztyűket, gyapjú- és vászonszöveteket”,<sup>85</sup> a Bécs és Buda közötti Duna-szakaszon a borsot nem *lefelé* hajózták, ahogy *Salamon Ferenc* még a XIV. századot illetően is szeretne volna,<sup>86</sup> hanem *lefelé* vitték. Eszerint pedig — szűrhetjük le a további tanulságot — Lajos király 1358 után olyan magyarországi városnak is adott kedvezményeket arra, hogy Dalmáciából hozzon levantei cikkeket, amelynek polgárai

Handelsbeziehungen. Stuttgart, 1887. II. 50, 98. old.; *Th. Mayer*, Der auswärtige Handel des Herzogtums Österreich im Mittelalter. Innsbruck, 1909. 32. old.; *C. Schalk*, Rapporti commerciali tra Venezia e Vienna. Nuovo Archivio Veneto. NS. 23, 1912. 52 s köv. old.; *Wendt*, i. m. 41. old.

<sup>81</sup> Lásd pl. az 1255. (vagy 1260.) évi győri vámtarifát, amelynek a borsról szóló tétele úgy is értelmezhető, hogy a fűszert latin hospesek — itáliai kereskedők — Bécsen keresztül hozták Magyarországra. — *G. Fejér*, Codex diplomaticus Hungariae ecclesiasticus ac civilis. IV. 2. Budae, 1829. 323—324. old.; *St. Endlicher*, Rerum Hungaricarum monumenta Arpadiana. S. Galli, 1849. 491. old.; *Wenzel G.*, Árpád-kori új okmánytár. VII. Pest, 1869. 523. old. — Értelmezésére vö. *Takács S.*, A magyar vámrendszer az Árpádok és Anjouk alatt. A székesfehérvári községi felsőbb leányiskola értesítője az 1906—1907. tanévről. Székesfehérvár, 1907. 15. old.; *Dománovszky S.*, A harmincadvám eredete. Bp., 1916. 28. old. — *Simonsfeld*, i. m. II. 98. old. viszont úgy véli, hogy a korábbi időszakban Magyarországon át vezetett az út Velencéből Bécsbe is: a Laibach, Gilli, Pettau, Radkersburg, Körmend, Szombathely, Sopron, Bécsújhely vonalon. — Vö. alantabb a 104. jegyzettel.

<sup>82</sup> Ebben az összefüggésben nyerhet jelentőséget az a szakirodalomban többször említett adat, amely szerint Károly Róbert 1326-ban kiváltságot adott — a Velencével üzleti összeköttetésben álló — *Hans Ebner nürnbergi* kereskedőnek, aki Magyarországon fűszerárakkal és déli-gyümölcseel kereskedett. — *J. F. Roth*, Geschichte des nürnbergischen Handels. Leipzig, 1800. I. 51—55. old.; *K. D. Hüllmann*, Städtewesen des Mittelalters. I. Kunstfleiss und Handel. Bonn, 1826. 384—385, 394. old.; *Th(allóczy) L.*, Középkori gazdaságtörténeti adatok Nürnberg levéltáraiból. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle, 1900. 76—77. old. — Éppen 1346-ban viszont már Nürnberg és Velence között szakadtak meg egyidőre a kereskedelmi kapcsolatok: *Simonsfeld*, i. m. I. 43—57. old.

<sup>83</sup> *Pleidell*, i. m. 34—35, 53, 58. old. — Vö. a pozsonyi kereskedők tevékenységével ezen az útvonalon: *Kováts F.*, Adalékok a dunai hajózás és a dunai vámosok történetéhez az Anjouk korában. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle. 1901. 438, 444, 461, 468. old.

<sup>84</sup> *G. Fejér*, Codex diplomaticus Hungariae ecclesiasticus ac civilis. IX. 5. Budae, 1834. 384—386. old. (Lajos, 1380); 487—489. old. (Erzsébet, 1381). — A tilalom megjelent már Lajosnak egy 1366. évi oklevélében: „Nec tributarii ipsos mercatores ad ampliorum tributi solutionem vel *piperis* aut alterius munuseuli praestationem compellere audeant modo aliquali. . .”: Codex diplomaticus. IX. 3. Budae, 1834. 526. old.

<sup>85</sup> *Horváth M.*, i. m. 79. old.

<sup>86</sup> *Salamon*, i. m. II. 426. old.

ezeket másunnan, közelebről — nyugat felől — is beszerezhatték és valóban be is szerezték. Az erdélyi szász városok ilyen célú kedvezményezése tehát egyáltalán nem zárja ki annak lehetőségét, hogy utóbbiak is hozzájuthattak más forrásból — keleti irányból — borshoz és más fűszerekhez.

Sőt, az említett oklevelek egyéb — az irodalomban kellő figyelemben nem részesített — felvilágosításokat is tartogatnak számunkra. Elmondják, hogy mivel sikerült Dalmáciát a „bitorló zsarnoki vetélytárs” — Velence — kezéből kiragadni, most immár biztosítani kell, hogy a dalmát tengerparthoz „universis mercatoribus regni nostri aditus pateat mercantias faciendi”, — mint ahogy a pozsonyiaknak szóló 1361. évi oklevél ezt az ugyancsak többször visszatérő gondolatot is megfogalmazza.<sup>87</sup> Mert bizony — fejti ki még világosabban a Nagyszebenek 1370-ben adott szabadalom — a szebeni kereskedők „Zárát és birodalmunk dalmáciai területeit *mindeddig nem tudták felkeresni és nem szoktak odautazni...* vetélytársaink zsarnoki szigora miatt, akiknek torkából isten segítségével és nem csekély háborús fáradalommal szereztük vissza e részeket”<sup>88</sup>; a cél éppen az — mondja ki félreérthetetlenül az ugyanez évben a brassóiaknak nyújtott kedvezménylevelél —, hogy a kereskedők *szokjanak hozzá* a dalmáciai utazáshoz — „quod iidem in ipsa via Jadrensi procedere *assuescant*”, — s ezáltal Magyarország tengeri árukban bővelkedjék.<sup>89</sup> A képlet teljesen világos: a király Dalmácia megszerzése után arra törekedett, hogy gazdasági kapcsolatot is teremtsen a tengerparttal: Velencével szemben a dalmát városokra, jelesen Zárára alapozza az országnak „tengeri árukkal” való ellátását az Adria felől; ebből a célból egy eleddig szokásban nem volt, *új kereskedelmi útvonal* felkarolását szorgalmazta; az ország „összes kereskedőit” — erdélyi szászokat és magyarországiakat egyaránt — a dalmát összeköttetés *felvételére* buzdította. Tette pedig ezt nagy nyomatékkal, hiszen még ugyanez évben, 1370-ben a szebeniek részére újabb oklevelet is kibocsátott, ismételten hangsúlyozva, hogy a tengerpart felé „*omnibus mercatoribus regni nostri libera via pateat et secura, regnumque nostrum Hungariae rebus maritimis et Dalmatiae locupletetur et exaltetur*”.<sup>90</sup> Sőt, nemcsak a magyarországi és erdélyi kereskedőket, hanem Velence elleni küzdelmében szövetségeseit, a lagunák városának legfőbb ellenfeleit: a genovaiakat is meg akarta nyerni ennek a cékitűzésnek, a zárai útvonal felkarolásának, felélénkítésének, a dalmát tengerparton át történő levantei árubehozatalnak. Ebben az összefüggésben válik érthetővé — a genovaiaknak 1376 előtt nyújtott kereskedelmi kedvezmények általános tényén túlmenően<sup>91</sup> — részükre 1379-ben adott kiváltságlevelének az a (fentebb más vonatkozásban már említett) passzusa, amely szerint a genovai kereskedők, akár keletről, akár nyugat felől jönnek Magyarországra: utóbbi esetben „*de regno nostro Dalmatiae, tam per mare nostrum, quam per viam Jadrensem*”, — szabad utat nyerjenek és semmiféle vámot ne fizessenek.<sup>92</sup>

<sup>87</sup> Fejér, Codex diplomaticus. IX. 7. 198—199. old.

<sup>88</sup> Fejér, Codex diplomaticus. IX. 7. 297—299. old.; Wenzel G., Budai regesták. Magyar Történelmi Tár, IV. Pest, 1857. 148. old.; Fr. Zimmermann—C. Werner—G. Müller, Urkundenbuch zur Geschichte der Deutschen in Siebenbürgen. II. Hermannstadt, 1897. 337—339. old.

<sup>89</sup> Fejér, Codex diplomaticus. IX. 4. Budae, 1834. 227—229. old.; Wenzel, Budai regesták. Magyar Történelmi Tár, IV. 149. old.; Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. II. 354—355. old.

<sup>90</sup> Fejér, Codex diplomaticus. IX. 4. 234—235. old.; Wenzel, Budai regesták. Magyar Történelmi Tár, IV. 149. old.; Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. II. 361—362. old. — Utóbbiban az idézet utolsó szavának olvasása: „*exuberetur*”.

<sup>91</sup> Wenzel G., Magyar diplomáciai emlékek az Anjou-korból. III. Bp., 1876. 131—132. old.

<sup>92</sup> Historiae patriae monumenta edita iussu regis Caroli Alberti. Liber iurium reipublicae



Mindezek után aligha lehet már azt állítani, mintha az erdélyi szászok dalmáciai kereskedelmének támogatásáról szóló forrásadatok cáfolnák annak lehetőségét, hogy a nagyszebeni vagy brassói kereskedők más irányból (kelet felől) is hozzájuthattak a keleti fűszerekhez. Hiszen azok a magyarországi kereskedők is nyertek ugyanilyen kedvezményeket, akik kétségtelenül másfelől (nyugatról) vásároltak borsot és egyebeket; a genovaiak kiváltságlevele pedig kifejezetten *mindkét* irányra utalt. Mi több: a levantei cikkek dalmáciai beszerzése eddig nem is volt szokásban; ezt csak Lajos szorgalmazta, abban az igyekezetében, hogy Velencével szemben elért katonai-politikai sikereit, a dalmát tengerpart birtoklását gazdaságilag is kiaknázza, a „tengeri áruk” utánpótlási vonalát ide helyezze át. Végül: az elemzett oklevelek a király ilyen irányú *törekvéseiről* tanúskodnak csupán, nem pedig arról, hogy az erdélyi szászok *csakugyan* a dalmát városokból szereztek be a kérdéses árukat a zárai békét követő időszakban. Erdélyiek dalmáciai utazásának megvalósulásáról ezek a források csak *egyetlen* konkrét adatot tartalmaznak, — amennyiben a brassóiaknak 1370-ben adott oklevél három városi polgárt személy szerint is megnevezett és mentesített a zárai úton való tributum-fizetéstől.<sup>93</sup>

## 7.

A „cáfolat cáfolatát” — ami az adott összefüggésben legfontosabb számunkra — ezzel megejtettük. Mégis, mielőtt tovább lépnénk a cáfolattól a keleti irányból való fűszerközvetítés pozitív bizonyíthatóságának kérdéséhez, nem mulaszthatjuk el, hogy valamelyest közelebből is megtekintsük: Nagy Lajosnak a dalmát kereskedelemre ösztönző *törekvései* mennyiben válhattak *valósággá*, a levantei cikkek forgalmát serkentő szándékainak mennyiben lehetett foganatjuk.

Mindenesetre aggályok ébredhetnek bennünk a tekintetben: sikerült-e a dalmát városokon, jelesen Zárán keresztül Magyarországot a „tengeri áruk bőségével” elárasztani. Aggályaink támadhatnak már azért is, mert a *via Jadrensis* nemcsak az *erdélyi és magyarországi* kereskedők előtt volt „szokatlan” (ahogy ezt az imént Lajos király okleveleiből megtudtuk), hanem, úgy látszik, a Magyarországra menő *velencei* kereskedők, *itáliai* utasok számára sem volt valami szokásos.

Hogy Velencéből a főútvonal (vagy egyik főútvonal) *Zágráb*on keresztül vitt hazánkba a XIV. században, kétségtelennek tűnik. Olyan adatok vallanak erre, mint Károly Róbertnek 1316-ban a külföldi, nyilvánvalóan elsősorban a velencei kereskedők számára adott oltalomvele, amely éppen a Zágráb melletti Szávarevnlé kötelezte csak őket harmincadfizetésre;<sup>94</sup> mint Zágráb 1343. évi, Nagy Lajos részéről 1346-ban megerősített vámszabályzata, amely több utalást tartalmazott „tengeri áruk” forgalmára;<sup>95</sup> mint a Zágrábtól északra eső Krapina 1347.

Genuensis. II. Taurini, 1857. 854—858. old. alapján id. *Wenzel G.*, Magyarország bányászatának kritikai története. Bp., 1880. 158. old.

<sup>93</sup> Nicolaus és Laurencius Seidlini meg Johann Toyhan brassói kereskedők kaptak névre szóló vámmentességet Zárába menet és jövet. — *Fejér*, Codex diplomaticus. IX. 4. 228. old.; *Zimmermann—Werner—Müller*, Urkundenbuch. II. 354. old.

<sup>94</sup> *Wenzel G.*, Magyar diplomáciai emlékek az Anjou-korból. I. Bp., 1874. 207. old. — Vö. Károly Róbert 1318. évi és J. Soranzo velencei doge 1319. évi intézkedésével a magyar-velencei kereskedelem tárgyában: *ugyanott*, I. 211, 214—215. old.

<sup>95</sup> *J. B. Thaklić*, Monumenta historica liberae regiae civitatis Zagrabiae metropolis regni Dalmatiae, Croatiae et Slavoniae. Zagrabiae, 1889. I. 159—161, 180—183. old. — Vö. a zágrábi harmincadra vonatkozó 1343. évi oklevelekkel, amelyek kifejezetten szóltak a „de Zagrabia

évi szabadalma, amely az oppidum természetbeni szolgáltatásai között is említett keleti fűszereket,<sup>96</sup> stb. De hogyan jutott az utas Velencéből Zágrábba? „Zárán vagy Zenggen keresztül”, — válaszolt erre szakirodalmunk: amiként a dalmát elmélet képviselője, éppúgy annak bírálója is: „... a kereskedők Velencében hajóra szálltak, s a part mentén hajózva jutottak el az egyik dalmát városba, rendszerint Zarába vagy Zenggebe, s onnét szárazföldön folytatva útjukat, Zágrábon keresztül haladtak Buda felé”.<sup>97</sup>

Amennyit bizvást megállapíthatunk, — anélkül, hogy a kérdést ehelyütt tüzetes vizsgálat tárgyává tehetnénk —, hogy „Zára vagy Zengge” aligha jelenthetett egyenrangú alternatívát, hasonló gyakoriságú útirányt a Magyarország felé menő itáliai áruforgalomban és közlekedésben. A konkrét adatok főképp Zenggre vallanak — akár a velencei-magyar kereskedelmi érintkezések első időszakában: a XIII. században, — akár az Anjou-korban, — akár később. A Velence-Zengge összeköttetés jelentőségére vet fényt már az a két 1248. évi oklevél is, amely velencei kereskedők Zenggeben néhány évvel korábban szenvedett kárainak megtérítéséről intézkedik, éppúgy, mint a velencei tanács 1248. évi levele „nostris mercatoribus apud Segnam”,<sup>98</sup> — ahogy viszont a Zengge-Zágráb közötti útszakasz fontosságára világít reá már egy 1278. évi békeltető oklevél<sup>99</sup> csakúgy, mint a zágrábiaknak Zengge comeseivel 1335-ben kötött kereskedelmi vonatkozású egyessége.<sup>100</sup> Amikor pedig később, Nagy Lajos alatt, éppen a zárai utazást támogató oklevelek osztogatásának idejében, Scielto Tinghi firenzei kereskedő Velencében vásárolt be fűszerárut, s innen vitte Magyarországra eladni (1376), akkor segédjével, a későbbi kereskedő-diplomata Buonaccorso Pittivel együtt, a lagunák városából maguk is Zenggebe hajóztak, majd Modruson, Zág-

et Sclavonia in Venetiam”, ill. „ad partes mariūmas” irányuló kivitelről, ennek cikkeiként viaszról, bőrökről, élőállatról, valamint a „de Venetiis ... intus Zagrabiam vel Sclavoniam” menő behozatalról, és importáruiként „de pannis, animalibus, speciebus et ceteris rebus mercionialibus”. — *Ugyanott*, I. 165—169. old. — Lásd még *T. Smitičklas*, *Codex diplomaticus regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae*. XI. Zagrabiae, 1913. 30—32, 66—75, 283—286. old.

<sup>96</sup> „... descensum vulgariter zallas dictum bis in anno solvere tenentur”, többek között „unam libram de pipere et croco”. — *T. Smitičklas*, *Codex diplomaticus regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae*. XI. Zagrabiae, 1913. 344—345. old. — *Fekete Nagy*, i. m. 58—59. old. az adatot tévesen Kaproncára vonatkoztatja — talán azért, mert Zágrábtól az út Kőrösön (Križevci) és Kaproncán (Koprivnica), majd feltehetően Zákányon és Kanizsán át vezetett Fehérvárra s innen Budára. — Lásd alantabb a 101. jegyzethez tartozó szöveget.

<sup>97</sup> *Fekete Nagy*, i. m. 23, 48. old.; *Huszt*, i. m. 100. old. — Az utóbbi szerző más helyütt valamelyest enyhítette ezt a vagylagosságot Zengge javára: „... az olasz—magyar kereskedelmi kapcsolatok nem Raguza vagy Spalato kikötőjén keresztül folytak le, hanem teljes egészükben Zára, illetve Záránál is fokozottabb mértékben Zengge kikötőjén át.” — *Ugyanott*, 17. old.

<sup>98</sup> *S. Ljubić*, *Listine o odnošajih izmedju južnoga slavenstva i mletačke republike*. I. (Monumenta spectantia historiam Slavorum meridionalium. I.) U Zagrebu, 1868. 76—78. old.; *Wenzel G.*, *Árpád-kori új okmánytár*. XI. Bp., 1873. 361—365. old.

<sup>99</sup> *Thallóczy L.*—*Barabás S.*, *A Blagay-család oklevéltára*. Bp., 1897. 34. old. — A következő évből, 1279-ből származik Velencének egy olyan oklevele, amelyből kitűnően kiderül a tengeri út mellett, szükség esetén, a szárazföldi utat is használhatták Magyarország felé. Ennek az adatnak az ismertetésébe szötte be *Fekete Nagy* azt az állítását, amely szerint „a szokásos tengeri út Zárán vagy Zenggen keresztül vezetett Zágrábnak”. — I. m. 23. old. — Am az oklevélben nincsen szó a tengeri út irányáról, hanem csupán a szárazföldi út lehetőségéről: „De mercatoribus quod possint ire per Alemaniam in Hungariam.” — *S. Ljubić*, *Listine o odnošajih izmedju južnoga slavenstva i mletačke republike*. III. (Monumenta spectantia historiam Slavorum meridionalium. III.) U Zagrebu, 1872. 414. old. — Vö. alantabb a 104. jegyzettel.

<sup>100</sup> *Thalčić*, *Monumenta civitatis Zagrabiae*. I. 144. old.; *T. Smitičklas*, *Codex diplomaticus regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae*. X. Zagrabiae, 1912. 235. old.

rábón és Kaproncán át tartottak Budára;<sup>101</sup> — hasonlóképpen, mint pár évvel korábban Nicolaus Valeresso velencei követ (1372) és V. Károly francia király követei (1374), akik „Magyarország felé menet, Velencébe jöttek...”, majd a tengeren Zenggebe keltek át”, meg vagy két évtizeddel később (1395) Mantua urának, Francesco Gonzagának a meghatalmazottja, aki a Chioggia-Zengg-Zágráb vonalon utazott Zsigmond király budai udvarába.<sup>102</sup> Ilyen értelemben tanúskodnak a későbbi adatok is.<sup>103</sup> S ha még hozzávesszük, hogy a Zenggebe vezető tengeri út mellett a XIV. században számottevő forgalom bonyolódott le Velence és Magyarország között szárazföldi úton is, — nevezetesen Görzön (Gorizia), Laibachon (Ljubljana), Pettau-on (Ptuj), Muraszombaton (Murska Sobota) át,<sup>104</sup> — akkor tovább csökkenhetnek szemünkben a zárai út esélyei az Itália és hazánk közötti kereskedelem korabeli közvetítésében; egyben növekedhetnek aggályaink a tekintetben, vajon sikerült-e Lajos királynak Zárán, a dalmát városokon keresztül a levantei cikkek bőséges utánpótlását birodalmában biztosítani.

Még hozzá: *Velencével szemben*, Velencétől függetlenül biztosítani; e körül támadhatnak fel kiváltképpen kételyeink. Hiszen ha Raguzának voltak saját kereskedelmi összeköttetései is a Levantében<sup>105</sup> — amelyeket egyébként Velence

<sup>101</sup> Huszti, i. m. 98—100. old. — A szerző megemlítette, hogy viszont Gentilis bíbornok 1308-ban Itáliából Spalatón, Zárán, Zenggen és Zágrábán át ment Magyarországra. Figyelembe kell azonban vennünk, hogy a pápai követnek magyarországi ténykedése előtt a dalmát-horvát egyház ügyeiben kellett eljárnia. — *Hóman B.* (—*Szekfü Gy.*), *Magyar Történet.*<sup>2</sup> Bp., 1936. II. 50. old.

<sup>102</sup> *S. Ljubić*, *Listine o odnošajih izmedju južnoga slavenstva i mletačke republike*. IV. (Monumenta spectantia historiam Slavorum meridionalium. IV.) U Zagrebu, 1874. 99, 108. old.; *Wenzel G.*, *Magyar diplomáciai emlékek az Anjou-korból*. III. Bp., 1876. 95. old.; *Thallóczy L.*, *Mantovai követjárás Budán*. Bp., 1905. 28—33. old. — Zenggen át Magyarországra menő velencei követekre 1360-ban és 1364-ben: *Ljubić*, *Listine*, IV. 23, 73. old.; Franciaországból Velencén és Zenggen át visszatérő magyar követekre 1374-ben és 1377-ben: *Wenzel*, i. m. III. 95, 154. old. — Zenggen működő velencei kereskedőkre lásd a Zenggenben (újra) felállítandó velencei konzulátusra vonatkozó, 1374. évi levelezést és a Magyarországra küldött velencei követek 1381. évi utasítását: *Wenzel*, i. m. III. 70—71. old.; *Ljubić*, *Listine*. IV. 173. old.

<sup>103</sup> A velencei—magyar kapcsolatok XV. századi alakulását vizsgálva is Zenggi kiemelkedő szerepét állapította meg *Zs. Teke*, *La politica economica Adriatica di Venezia nel secolo XV e i conti Frangipane*. Venezia e Ungheria nel rinascimento. Firenze, 1973. 119—134. old. — A firenzei kereskedők a XV. század végén „áruikat rendszeresen hajón hozták a zenggi kikötőn keresztül az országba”: *Kubinyi A.*, *Budai kereskedők udvari szállításai a Jagelló-korban*. Budapest régiségei. XIX. Bp., 1959. 101. old. — II. Ulászló menyasszonyaként, Candalei Anna 1502-ben Velencéből Zenggebe hajózott, innen Modruson, Zágrábán át folytatta útját Fehérvár, majd Buda felé (viszont a kölni Arnold Harff lovag néhány évvel korábban Velencéből Zárába vitorlázott, ám nem Zágráb, hanem Ragusa felé igyekezett). — *Szamota I.*, *Régi utazások Magyarországon és a Balkán-félszigeten*. 1054—1717. Bp., 1891. 132—133, ill. 110. old.

<sup>104</sup> Ennek az útnak — a német nyelvű szakirodalomban: „Laibacher Strasse” (más néven: Karststrasse) — állomásairól, a XIV. században már jelentékeny átmenő forgalmáról lásd *O. Pickl*, *Die Auswirkungen der Türkenkriege auf den Handel zwischen Ungarn und Italien im 16. Jahrhundert*. Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege. Graz, 1971. 73—74. old. — A XVI. század elején ez az Itáliába irányuló magyarországi marhakiállítás fő útja: *T(agányi) K.*, *Marhakiállítás Velencébe 1514-ben*. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle, 1899. 147—149. old. — és *Kardos T.*, *Velencei vonatkozású gazdaságtörténelmi adatok a Jagelló-korból*. 1502—1518. Századok, 1951. 3—4. sz. 437—438, 442. old. stb. — A Pettau—Cilli—Laibach—Görz vonalat tartotta a szárazföldön „Olaszországba vezető főútnak”, s a Zágráb—Zenggi irányt a „tengerpartra vezető főút”-nak *Glaser L.* is, *Dunántúl középkori úthálózata*. Századok, 1929. 141—144. old. — Vö. még *Szamota*, i. m. 100. old.: *Beatrixot Mátyás menyasszonyaként 1476-ban Pettau-on át hozták Budára*. — A két út egyidejű használatának tanulságos példája, hogy a velencei Bartolomeo Ursio 1360-ban Magyarországról két levelet küldött haza, „unam videlicet per viam terrae, aliam vero per viam maris”: *Ljubić*, *Listine*. IV. 23—26. old.

<sup>105</sup> 1372-ben Ragusa és Ancona szerződést kötött, főként a keleti kereskedelemre vonatkozóan; az egyezmény szövegében „memorantur merces orientales, species”, továbbá „merces

már a XIII. században is gátolni igyekezett<sup>106</sup> —, a többi dalmát városok, köztük Zára, túlnyomóan maguk is Velence révén jutottak a keleti árukhöz. Velence dalmát politikájának mindenkoron egyik fő rugója volt, „hogy a levantei eredetű áruk ne kerülhessenek közvetlenül a dalmát városokba, hanem csak velencei kereskedők közvetítésével”.<sup>107</sup> Ezt a célt követte a szigetváros már 1275-ben, amikor saját polgárainak is megtiltotta, hogy bárminő „mercationem de Levante” Anconából, Apuliából és Szlavóniából vigyenek Zenggebe,<sup>108</sup> s amikor azután éppen erre a rendelkezésre való hivatkozással 1316-ban — a három évvel korábban meghódolt — Zárát is eltiltotta attól, hogy Apuliával kereskedjék.<sup>109</sup> Ehhez a célkitűzéséhez tartotta magát 1347-ben, amikor a Zárával kötött kereskedelmi szerződésbe olyan cikkelyt illesztett „de aromatibus, seta vel alio haverse subtile, quod non possint deferri Jadram vel districtum aliunde, quam de Venetiis” És ehhez a célkitűzéshez most, amikor Dalmácia birtokát elvesztette, továbbra is makacsul ragaszkodott, és most sem sikertelenül. Amikor a zárai béke után Nagy Lajos sorozatosan bocsátotta ki a „tengeri áruk” dalmát kereskedelmére ösztönző okleveleit, Velence sem maradt tétlen hatékony ellenlépéseivel. Már a békekötést közvetlenül követően, 1359-ben eltiltotta, hogy a záraiak velencei területről bármiféle árut kivigyenek,<sup>110</sup> majd 1372-1373-ban tilalom alá helyezte a kereskedést Raguzával<sup>111</sup> és Cattaróval

Apuleae et Siciliae”. 1377-ben Rhodosból hírlí adták Velencébe, hogy raguzai hajó rakodik Ciprusban, a levantei útvonal fontos állomásán; stb. — *Wenzel G.*, Magyar diplomáciai emlékek az Anjou-korból. III. Bp., 1876. 38, 151. old. vö. *Smičičklas*, Codex diplomaticus. X. 19. old.

<sup>106</sup> Lásd pl. *Ljubič*, Listine. I. 33–34, 37, 46–49, 82–85. old.; *Wenzel*, Árpád-kori új okmánytár. XI. 178, 194, 252–256, 385–389. old. (1224, 1226, 1232, 1252).

<sup>107</sup> *Huszi*, i. m. 11. old.; *R. Cessi*, La repubblica di Venezia e il problema adriatico. Napoli, 1953. 60–83. old.; *G. Luzzato*, Storia economica di Venezia dall’ XI al XVI secolo. Venezia, 1961. 122–127. old.

<sup>108</sup> *Ljubič*, Listine. III. 414. old. — „... a nyugati világ ekkor és még sokáig a horvátok és szerbek földjét, a Balkán-félsziget szláv tartományait közös néven nevezte Szlavóniának”: *Pauler Gy.*, A magyar nemzet története az Árpád-házi királyok alatt. Bp., 1893. I. 259. old. — A XIV. századi velencei oklevelek szóhasználatában „Sclavonia” nemcsak Horvátországot, hanem gyakran Dalmáciát, illetőleg a dalmát tengerpart szláv mögöttes területeit is jelentette. Jó példák erre: *Ljubič*, Listine. IV. 53, 80. old. (1363, 1365); *Wenzel*, Magyar diplomáciai emlékek az Anjou-korból. III. 666. old. (1388); stb.

<sup>109</sup> *Ljubič*, Listine. I. 291. old. — Az Apuliával való kereskedés tilalma 1356-ban: Listine. III. 336. old.; a Zárával kötött kereskedelmi szerződés 1347-ben: Listine. III. 1–3. old.

<sup>110</sup> „... per officiales vestros suis [ti. a záraiaknak] non datur licentia et facultas pro sua pecunia extrahendi de civitate et aliis locis vestrae dominationi subditis. . . quamplurima suo usui necessaria. . .”, — panaszolta fel Szécsi Miklós dalmát bán a velencei tanácsnak 1359 decemberében. Velence 1360 márciusában válaszolt, s a tilalmat lényegileg fenntartotta. — *Ljubič*, Listine. IV. 15, 26. old.; *Wenzel G.*, Magyar diplomáciai emlékek az Anjou-korból. II. Bp., 1875. 553–554. old. — Itt utalhatunk olyan esetekre is, aminő például egy traui kerekedővel történt 1363-ban: amikor 1500 forint értékű áruakományával Ciprusból hazafelé indult, velencei gályák megtámadták és hajóját elsüllyesztették. — *Ljubič*, Listine. IV. 52–53, 75. old.; *Wenzel*, i. m. II. 600–601. old.

<sup>111</sup> A viszály Raguzával is közvetlenül a zárai békét követően újult ki, s végigvonult az 1360-as éveken: *Gelečič J.*—*Thallóczy L.*, Raguzai és Magyarország összeköttetéseinek oklevéltára. Bp., 1887. 7, 21–22, 61–73. old.; *Smičičklas*, Codex diplomaticus. XII. 480–484, 617–618. old.; *Ljubič*, Listine. IV. 38–40, 93. old. — Végül is 1372 decemberében a velencei tanács úgy rendelkezett, hogy „elapso mense Januarii proximo aliquis Raguscus non audeat nec possit extrahere de Venetiis aliquas mercationes”, s ezt 1373 áprilisában azzal töltötte meg, hogy „de cetero aliquis noster civis . . . non audeat, possit vel presumat . . . conducere seu conduci facere aliquod havere. res, pannos vel mercationes de Venetiis, vel de aliqua alia parte, ad partes Ragusii, nec ad aliquas; alias partes intra Culphum, unde possint conduci Ragusium”. — *Ljubič*, Listine. IV. 104–105. old. *Wenzel*, Magyar diplomáciai emlékek az Anjou-korból. III. 47, 51–52. old.

is,<sup>112</sup> sőt 1378-ban egész Dalmáciával.<sup>113</sup> Minthogy pedig az „Adrián a meggyöngült és vereségeket szenvedett Velence is félelmetes ellenfél maradt, ha kereskedelmi érdekeinek megvédéséről volt szó”, aligha hihető, hogy Zára, a dalmát városok a levantei kereskedelmet akár ebben az időszakban Velencétől függetlenül, Velencével szemben üzhették.<sup>113</sup> Akkor pedig aligha lehetett módjuk arra, hogy — akár közvetlenül, akár pozsonyi, szebeni és brassói kereskedők közvetítésével, vagy éppen genovaiaknak engedve utat — Magyarországot, Lajos király szándéka szerint, a „tengeri áruk bőségével” áraszák el.

S ha valami „tengeri” forgalom meg is indult Magyarország és Erdély felé „*in ipsa via Jadrensi*” — azaz Zárából Bihácson, Topuszkón, Petrinján (Sziszeken) át Zágrábra<sup>114</sup> —, amelyhez Lajos olyannyira szoktatni akarta alattvalóit, akkor ez csak kezdeti és ideiglenes fejlemény lehetett, és addig sem tartott, amíg a magyar király fennhatósága Dalmáciában.<sup>115</sup>

<sup>112</sup> A cattarói tilalomra (1372—1374): *Ljubić*, Listine. IV. 102—103, 105, 107. old.; *Wenzel*, i. m. III. 73, 94. old.

<sup>113</sup> *Wenzel*, Magyar diplomáciai emlékek az Anjou-korból. III. 155. old.; vö. *Pleidell*, i. m. 54. old.

<sup>114</sup> Minden bizonnyal a régi „hadút”-ról volt szó, amelyen még annak idején László és Kálmán király nyomult előre Fehérvárról Horvátország és Dalmácia felé: *Pauler Gy.*, Horvát-Dalmátország elfoglalásáról (1091—1111). Századok. 1888. 212—213. old. és A magyar nemzet története az Árpád-házi királyok alatt. Bp. 1893. I. 203—204, 259—268. old. — A biháci útról „ultra Dravam . . . usque ad mare”: *Smičičkas*, Codex diplomaticus. XII. 665—671. old. (1358). — Vö. még *Diószegi A.*, A Magyarországon keresztülvezető kereskedelmi utak az Árpád-házi királyok idejében. Kolozsvár, 1909. 45—46. old.; *Glaser L.*, Dunántúl középkori úthálózata. Századok, 1929. 144. old. — Ehhez képest kisebb eltéréssel, Zárától nem Topuszkón, hanem Dubicán át vezette az utat Petrinjába és Zágrábra: *Szalay J.*, Városaink a XIII. században. Bp. 1878. 137. old. és *Husztí*, i. m. 100. old. (*Glaser* térképe). — Lényegesen eltér viszont ettől az a (déli szakaszán pontosabban meg nem határozott) útvonal, amely nem Zágrábon, hanem (a feltételezés szerint) Eszéken át vitt az Adria partjára; Budáról indulva „eleinte a Duna jobb oldalával párhuzamosan haladt, majd a Drávát és Szávát átlépve utóbbinak mellékfolyói mentében vezetett a dalmát városokba”: *Csánki D.*, Hazánk kereskedelmi viszonyai I. Lajos korában. Bp., 1880. 32. old. — Eszéktől Mitrovicán át, majd Bosznia folyói mellett ment az útvonal a dalmát városokba *Borcsiczky* szerint is: i. m. 16—17. old. — Jellemző végül, hogy *Fekete Nagy* nem is kísérelte meg pontosabban leírni a zárai utat, holott annak világkereskedelmi jelentőséget tulajdonított. Erről szólva maga is kénytelen volt elismerni, hogy a „dalmát városoknak Magyarország felé irányuló kereskedelmét megnehezítette az a körülmény, hogy a hegyes vidéken kevés járható út vezetett az ország belseje felé”: i. m. 40. old.

<sup>115</sup> Az 1381. évi torinói béke még prolongálta a magyar korona jogait Dalmáciában, — ugyanakkor, amikor a tengeren Velence hegemoniáját ismerte el; a dalmát-velencei kereskedelmet pedig akként szabályozta, hogy a „záraiak és a többi dalmáciaiak” évente 35 ezer aranydukát értékű árut vihetnek ki Velencébe, s ugyanilyen összegű behozatalt bonyolíthatnak le onnan. — *Ljubić*, Listine. IV. 119, 126—128. old.; *Wenzel*, Magyar diplomáciai emlékek az Anjou-korból. III. 434, 439—441. old. — Az 1380-as évek közepétől kezdve azonban a magyar király dalmáciai fennhatósága gyakorlatilag egyre kétesebb értékűvé vált a délvideki zavarok, a boszniai uralkodóval és a nápolyi házzal folytatott küzdelmek közepette. Ezek a körülmények végül is Velence igényeinek érvényesítését segítették elő (1408—1409-ben), amin Zsigmond 1411-ben indított velencei hadjárata sem változtathatott: az 1413. évi fegyverszünetben le kellett mondania a dalmát tengerpart nagyrészeről, 1420-ban pedig az egész tengerpartról. — *Ljubić*, Listine. IV. 231—239, 413, 473, 477. old.; V. 126—131, 348—351. old.; *Wenzel*, Magyar diplomáciai emlékek az Anjou-korból. III. 619, 628—632. old.; *Gelcich—Thallóczy*, i. m. 188—189. old.; *Cessi*, i. m. 126—131. old. — Utóbb az 1433. évi újabb fegyverszünet, majd az 1437-i prágai béke véglegesítette Velence uralmát Dalmáciában. Mindezt a „dalmát teória” szószólói „a magyar piac eddigi világjelentőségének megszűnése”, „a tengeri uralom bukása” értelmezésében tárgyalják. — *Pleidell*, i. m. 54—55, 73—74. old.; *Fekete Nagy*, i. m. 67, 76—77. old.; vö. *Hóman (—Szekfü)*, i. m. II. 250—254, 386—388, 399. old.; *Husztí*, i. m. 16—17. old.

## 8.

Sajátos módon tükröződik ez a kezdetlegesség és ideiglenesség az erdélyi szász polgárok dalmáciai kereskedelmét szorgalmazó oklevelek *összességében*.

Ezek az oklevelek ugyanis tartalmukat tekintve két típusba sorolhatók. Az első típushoz azok tartoznak, amelyek a szász városok kereskedelmét több irányban: *többek* között Dalmácia felé is támogatták; a másodikba azok, amelyek *egyedül* a dalmáciai útirányról szóltak. Az első típusba tartozik voltaképpen már az az 1365. évi oklevél is, amely megtiltotta Budának, hogy árumegállító jogát a nagyszebeniekkel és más erdélyi kereskedőkkel szemben érvényesítse, amikor azok Budán át haladnak „Bécs felé, *vagy amerre kívánnak*”.<sup>116</sup> Ha ez a szövegezés a dalmáciai útirányt *expressis verbis* még nem említette, egy 1367. évi oklevél már kifejezetten úgy fogalmazott, hogy a szebeniek, ahová akarnak, „sive in Viennam, Pragam, *Jadram* et Venetias” áruikkal szabadon közlekedhessenek-kereskedhessenek, — „non obstante libertate civitatis nostrae Budensis [vagyis Buda árumegállító joga] in hac parte”.<sup>117</sup> Ennél is jóval részletesebb kifejtést olvashatunk azután az ugyancsak a szebenieknek adott egyik 1370. évi szabadalomban, amely Csehország felé tartó szárazföldi kereskedelmüket, valamint a Dunán Budáról Bécsbe menő hajóközlekedésüket, nemkülönben Zarába és Dalmácia más részeire irányuló utazásaikat szorgalmazta és szabályozta, — legutóbbi vonatkozásban akként rendelkezvén, hogy „universi mercatores Zybinieneses a Buda versus *Jadram* vel de *Jadra* aut de aliis *Dalmaciae* partibus versus Budam proficiscentes”, mindenféle vámtól mentesek legyenek, kivéve a budai harmincadot, — megismételve egyben, hogy a budai árumegállító jogot velük szemben ne lehessen foganatosítani.<sup>118</sup>

Ebben az esztendőben, 1370-ben, azután már olyan oklevelek is kibocsáttattak — ezeket soroltuk a második típushoz —, amelyek nem *többek között* a dalmát kereskedelemről is, hanem *speciálisan* a dalmáciai kereskedelmi irányról szóltak. Mégpedig — mint fentebb már utaltunk rá — Brassó is, Szeben is kapott ilyen speciális szabadalmat; ezek is teljes vámmentességet biztosítottak — „praeter tricesimam Budae solvendam” — a zárai úton oda és vissza közlekedő brassói, ill. szebeni kereskedőknek.<sup>119</sup> Ehhez a típushoz kapcsolódik egyébként a genovaiak — ugyancsak említett — 1379. évi kiváltságlevele is, akik még az erdélyi szász polgároknál is nagyobb kedvezményeket kaptak (kelet felől vagy) Dalmácián át, „per viam *Jadrensem*” Magyarországra irányuló kereskedelmükhöz: teljes vám-szabadságon és árukibontástól való mentesítésen kívül, fölmentést még a budai harmincad felétől is: behozott áruik után csak hatvanadot kellett fizetniük.<sup>120</sup>

<sup>116</sup> Wenzel, Budai regesták. Magyar Történelmi Tár, IV. 146. old. (1367-i keltezéssel); Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. II. 223. old.

<sup>117</sup> Fejér, Codex diplomaticus. IX. 4. 50—51. old.; Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. II. 297—298. old.

<sup>118</sup> Fejér, Codex diplomaticus. IX. 7. 297—299. old.; Wenzel, Budai regesták. Magyar Történelmi Tár, IV. 148. old.; Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. II. 337—339. old. — Lásd fentebb a 88. jegyzetet.

<sup>119</sup> Fejér, Codex diplomaticus. IX. 4. 227—229, 234—235. old.; Wenzel, Budai regesták. Magyar Történelmi Tár, IV. 149. old.; Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. II. 354—355, 361—362. old. — Lásd fentebb a 89—90. jegyzetet.

<sup>120</sup> A Magyarországról kivitelre szánt áruik után viszont nekik is teljes harmincadot kellett Budán leróniok. — *Historiae patriae monumenta edita iussu regis Caroli Alberti. Liber iurium reipublicae Genuensis. II. Taurini, 1857. 854—858. old. alapján id. Huszti, i. m. 75. old.*

A két oklevél-típus megkülönböztetése azért bír érdekel, mert ha születésük-keletkezésük nagyban-egészben azonos időre esett is, további sorsuk eléggé határozottan különvált. A *második* csoportba tartozó, vagyis speciálisan a dalmáciai kereskedelmet kedvezményező oklevelek „utólete” nagyon rövidnek bizonyult: a brassói oklevelet utóbb egyszer, 1395-ben még átírta Zsigmond király,<sup>121</sup> a szebenit egyszer sem. Az *első* típust legjobban példázó, ugyancsak 1370-ben keletkezett oklevél további sorsa már jóval mozgalmasabban alakult: Zsigmond 1391-ben, 1393-ban, sőt 1406-ban is megerősítette.<sup>122</sup> Vajon azért történt ez így, mert az első típusú, átfogó jellegű kedvezmény ismételt megújítása a szász városok számára fölöslegessé tette a második típusú, speciálisan Dalmáciára szóló szabadalmuk megerősítését? Nem éppen valószínű! A középkori diplomatikai gyakorlat nem ismert ilyen értelmű racionalitást. Hiszen az első típusú, átfogó jellegű szabadalom ismételt megerősítésével párhuzamosan — és azontúl — lépten-nyomon találkozunk olyan speciális tartalmú oklevelekkel is, amelyek az erdélyi szászok kereskedelmének az *átfogó* kifejtésben szereplő *másik* irányát újból és újból *külön is* kedvezményezték: nem a Budán keresztül Dalmáciába, hanem a Budán vagy más városon át Ausztriába: nevezetesen *Bécsbe* vezető útírányt.

Így Lajos már 1372-ben engedélyezte, hogy a szebeniek Bécs felé utaztunkban a székesfehérvári vagy bármely más utat használják;<sup>123</sup> s ezt az oklevelet maga már a következő, 1373. évben megerősítette,<sup>124</sup> majd a gyulafehérvári káptalan 1397-ben hitelesítette, Zsigmond király pedig 1406-ban újolag átírta.<sup>125</sup> Helyi hatóságok is nem egyszer okleveleztek a Bécsbe vezető útvonalaknak a szász kereskedők által történő használatáról. Győr megye ispánja 1373-ban utasította tributáriusait, hogy amikor a szebeniek Bécsnek tartanak vagy onnan hazafelé igyekeznek, „sive per viam Budensem, vel per Albam Regalem”, ne vegyenek rajtuk magasabb vámot, mint Buda polgáraitól;<sup>126</sup> 1375-ben pedig ugyanezt a kedvezményt biztosította az erdélyi kereskedőknek, amikor visszatértükben Bánhida és Kocs érintésével haladnak Buda felé.<sup>127</sup> Kanizsai Miklós tárnokmester, Zala, Vas és Sopron megye ispánja 1393-ban meghagyta sárvári, lékai, kapuvári és többi várnagyainak: ne vonják meg védelmüket s csupán fél-vámot szedjenek Szeben város tisztos polgáraitól, akik „pro mercantiis... abhinc deducendis

<sup>121</sup> Fejér, Codex diplomaticus. X. 2. Buda, 1834. 308—309. old.; Fr. Zimmermann—C. Werner—G. Müller, Urkundenbuch zur Geschichte der Deutschen in Siebenbürgen. III. Hermannstadt, 1902. 128—129. old. — A genovaiak 1379-i oklevelének megújításáról nem tudunk, még kevésbé arról, hogy a dalmáciai utat csakugyan használatba vették volna. A liguriai város Dalmácia iránti érdeklődéséről tanúskodik viszont, hogy a délvidéki zavarok idején, 1387-ben arra hívta fel Velencét, tekintse a dalmát tengerpartot az ő baráti oltalma alatt állónak; vagyis: ne merje azt ismét a maga fennhatósága alá vonni. — Vö. Raguza, Spalato, Trau és Sebenico ugyanez időpontban Velencéhez intézett válaszlevelével: Raguzáé arról szól, hogy nem kívánja igénybe venni a zárai béke által a dalmát városoknak biztosított kereskedelmi kontingensben való részesedést, hanem külön akar megállapodni Velencével; a többieké arról, hogy megmaradnak a magyar korona iránti hűségben. — Wenzel, Magyar diplomáciai emlékek az Anjou-korból. III. 619. old., 628—632. old., *Ljubić*, Listine. IV. 235—239. old.

<sup>122</sup> Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. III. 4, 64, 388. old.

<sup>123</sup> Fejér, Codex diplomaticus. IX. 4. 423—424. old.; Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. II. 393—394. old.

<sup>124</sup> Fejér, Codex diplomaticus. IX. 4. 501. old.; Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. II. 402. old.

<sup>125</sup> Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. III. 180, 400—401. old.

<sup>126</sup> Fejér, Codex diplomaticus. IX. 4. 534. old.; Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. II. 401. old.

<sup>127</sup> Fejér, Codex diplomaticus. IX. 5. 79—80. old.; Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. II. 438—439. old.

et illac adducendis versus Teutuniam saepe et saepius proficiscuntur".<sup>128</sup> Ismét a királyi udvarra tekintve, nagyszebeni és más erdélyi kereskedők már 1383-ban azzal szemben eszközöltek ki oltalmat Mária királynőnél, hogy igazságtalan tricesima- és tributum-fizetésre kötelezzék őket Óváron,—nyilván ugyancsak Ausztria felé utaztukban;<sup>129</sup> s ezt az oklevelet 1387-ben és 1406-ban Zsigmonddal ismételtén megerősítették, sőt 1414-ben a gyulafehérvári káptalannal is hitelesítették;<sup>130</sup> 1415-ben pedig a királytól olyan oltalomlevelet nyertek, amely Zoelus fehérvári ispánnak és embereinek megtiltotta, hogy Óvár, Mór és Pazon vámhelyeken vámot szedjenek tőlük.<sup>131</sup> Aminthogy a brassóiak is kijárták 1395-ben a maguk külön szabadalmát Zsigmondnál, „cum eorum rebus et mercibus... portandis et deferendis... specialiter... in Viennam in eundo et redeundo”;<sup>132</sup> a szebeni kereskedők pedig 1402-ben az erdélyi vajdától is („versus Austriam, praesertim civitatem Viennensem”),<sup>133</sup> sőt már az előző évben, 1401-ben Vilmos osztrák hercegtől és Perichtold bécsi polgármestertől is védleletet szereztek.<sup>134</sup>

Az átfogó jellegű kiváltságlevél átíratása tehát egyáltalán nem tette feleslegessé, szükségtelemmé az erdélyi szász városok kereskedői számára, hogy egyidejűleg „specialiter in Viennam” külön királyi védleleteket is kieszközöljenek. Sőt, nagyonis szükségesnek, gyakorlatilag fontosnak érezték ezt, mert ebben az irányban csakugyan egyre élénkebb kereskedelmi összeköttetések bontakoztak ki: „Teutonia felé gyakran és mind gyakrabban közlekedtek.”

Az átfogó jellegű kiváltságlevélben szereplő többi irányok, főképpen a dalmáciai, emlegetése viszont hovatovább gyakorlati jelentőséggel nem bíró stílusos formulává sekélyesedett az átírásokban; mert a szász városok dalmáciai kereskedelme — Lajos király annyira melengedett „rebus maritimis et extranaeis locupletetur”-törekvéseinek valóra váltása — ha egyáltalán megkezdődött, kibontakozni semmiképpen sem tudott, és már a tengerpart velencei kézre való visszaszállta előtt mint kísérlet, kereskedelempolitikai célkitűzés is lekerült a napirendről. A politikai viszonyok fordulata azután a rövidéletű kísérletet végképp a múltba temette.

A dalmát útvonalat is említő, átfogó kiváltságlevél megújítására a szász kereskedők részére — 1406 után már nem is került sor; teljesen átadta ez a helyét a speciális, főképpen budai és bécsi kereskedelmükre vonatkozó szabadalmaknak, valamint olyan, ugyancsak átfogó, mégis más jellegű védlevek sorának, amelyek, mint Zsigmond egy másik 1406. évi kibocsátványa, konkrét útírányok említése nélkül, általánosságban szóltak az erdélyi szászok, kivált a szebeniek, kereskedelmi kedvezményeiről: „ubique per climata regnorum nostrorum et etiam extra tenutas et limites ipsorum regnorum nostrorum.”<sup>135</sup> Ehhez hasonló kifejezést használt számos olyan egykorú oklevél is, amelyet Zsigmond nem az erdélyi szá-

<sup>128</sup> Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. III. 61—62. old.

<sup>129</sup> Fejér, Codex diplomaticus. X. 8. Budae, 1843. 116. old.; Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. II. 573. old.

<sup>130</sup> Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. II. 611—612.; III. 401—402, 594. old.

<sup>131</sup> Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. III. 639—640. old.

<sup>132</sup> Fejér, Codex diplomaticus. X. 2. 294. old.; Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. III. 117. old.

<sup>133</sup> Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. III. 266—269. old.

<sup>134</sup> Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. III. 262—263. old. — Vö. Bécs polgármesterének, bírójának, tanácsának Szeben bírójához és tanácsához 1407-ben intézett levelét nyugodtan jöjjenek kereskedni: ugyanott, III. 435. old.

<sup>135</sup> Zimmermann—Werner—Müller, Urkundenbuch. III. 399—400. old.; a gyulafehérvári káptalan még ez évben hitelesítette: ugyanott, 410. old.



szoknak, hanem más, magyarországi városok kereskedőinek adott. Közülük Sopron, Pozsony, Nagyszombat, Bártfa és Lőcse 1402. évi szabadalmainak szövegére kell itt felfigyelnünk, mert ezek az általános kifejezés mellett tárgyunkat érintő konkrét útirányt is megjelöltek, és pedig a következőképpen: „per universa regnorum nostrorum... climata etiam *ad Segniam* et ultra ad partes maritimas (vel trans mare, ubi voluerint)”.<sup>136</sup> Aligha tarthatjuk véletlennek, hogy itt már nem *zárjai* útról és Dalmáciáról esett szó, miként Nagy Lajos idejében, hanem *Zenggről* és a tengerpartról. Aminthogy talán az sem érdektelen, hogy Kolozsvár 1404. évi oklevele a város kereskedőit „per climata regnorum nostrorum proficiscentes” immár nem Zárának, de még csak nem is Zenggnek, hanem egyenesen „*versus Venetias*” irányította.<sup>137</sup>

1406-tal tehát a „*rebus maritimis et extraneis locupletetur*”-formula is befejezte okleveles pályafutását. Jellemző — vagy inkább jelképes — azonban, hogy már jó évtizeddel korábban, a fentebb idézett 1395. évi brassói oklevélbe a következő „tömörebb” formában nyert beiktatást: „volentes..., ut eadem civitas nostra et pertinentes ad eandem... rebus et bonis *extraneis* locupletentur et exuberentur...”.<sup>138</sup> A „*maritimae*” jelző kimaradt. A „*res maritimae*”-nek: a tengeri áruk, levantei cikkeknek a bőségét *nem* lehetett megteremteni Magyarországon — *Velencével szemben, Dalmácián keresztül*.

Vajon lehetett-e másként, más irányból? Ez a kérdés közvetlenül beletorkollik az adriai utánpótlás kizárólagosságát vallók utolsó érvének vagy ellenérvének: a kelet felől való fűszerközvetítés forrászerű bizonyíthatóságának problémájába.

De erről majd egy más alkalommal.

Ж. П. ПАХ

## «СУДЬБА» СРЕДНЕВЕКОВОЙ ЛЕВАНТИЙСКОЙ ТОРГОВЛИ В ВЕНГЕРСКОЙ ИСТОРИОГРАФИИ XIX—XX ВВ.

Резюме

Начиная со времени Heeren и Hüllmann в немецкой историографии, со времени Engel и Berzeviczy в венгерской историографии большей части XIX века — вплоть до произведений Falke и Below, и так же Hajnik и Salamon, — можно сказать, что общераспространенным был тезис о том, что во время средних веков территория Венгрии являлась территорией, через которую осуществлялась транзитная торговля из Леванта. По различным вариантам данного тезиса, до начала или середины XIII века — до развертывания гегемонии левантийской торговли Венеции — торговцы, перевозившие восточные товары из Константинополя в Среднюю и Западную Европу, преобладающим образом шли по линии р. Дунай; а в XIV—XV вв. вплоть до тех пор, пока Константинополь попал в руки турок, и не был ещё открыт непосредственный морской путь в Индию — значительная часть данной торговли осуществлялась из района Черного моря через Трансильванию, при посредничестве саксонских городов.

<sup>136</sup> *Fejér*, Codex diplomaticus. X. 4. Buda, 1841. 108—116, 121—124. old.; *Iványi B.*, Bártfa szabad királyi város levéltára. I. Bp., 1910. 8. old.; *Ilázi J.*, Sopron szabad királyi város története. I. 1. Sopron, 1921. 267—269. old.; *Mályusz E.*, Zsigmond-kori oklevéltár. II. 1. Bp., 1956. 167—170. old.

<sup>137</sup> *Jakab E.*, Oklevéltár Kolozsvár története első kötetéhez. I. Buda, 1870. 117—118. old.; *Zimmermann—Werner—Müller*, Urkundenbuch. III. 323—325. old.

<sup>138</sup> *Fejér*, Codex diplomaticus. X. 2. 294. old.; *Zimmermann—Werner—Müller*, Urkundenbuch. III. 117. old. — Lásd a 132. jegyzetet.

Однако, в последние десятилетия XIX века крупная монография немецкого Heud (1879) и труд венгерского Csánki (1880) означали переворот в историографической «судьбе» вышеуказанного тезиса. Историки один за другим, распространяя взгляды Heud, стали отрицать возможность не только пути по линии р. Дунай, но и возможность посредничества Трансильвании, сказав, что левантийские товары, восточные пряности, непосредственно или посредственно, — привозились в средневековую Венгрию исключительно со стороны Адриатического моря.

В этом историографическом перевороте играли роль и факторы, стоящие вне рамок исторической науки, а именно то событие всемирной экономики, что после открытия Суэзского канала, в ходе быстрого развития капиталистической экономики, к последним десятилетиям века уже становилось ясным, что надежды первой половины или середины века, связанные с оттеснением на задний план турецкой империи, и ожиданием того, что сухопутные линии мировой торговли снова берут верх, являлись преувеличенными. Ко всему этому, в отношении Австро—Венгрии присоединилось и политическое осознание того, что урегулирование восточного вопроса на берлинском конгрессе Австро—Венгрию направляло не в восточную, а в западную сторону Балканского полуострова, то есть не в сторону Черного моря, а скорее в сторону Адриатического моря.

Автор дает обзор о взглядах историков, занимавшихся во время дуализма, первой мировой войны и в период между двумя мировыми войнами, вопросами путей левантийской торговли (Hajnik, Salamon, Thallóczy, Deutsch, Csánki, Meltzl, Takáts, Kováts, Horváth, Diószegi, Jickeli, Borcsiczky, Czöbel, Domanovszky). В это время была предпринята и попытка возобновления старого тезиса о дунайской транзитной торговле (Glaser, Komoróczy, отчасти Huszti D.), однако, на первый план скорее выдвигалась новая концепция, провозглашающая крупную власть средневековой Венгрии и её роль в мировой торговле (Pleidell, Fekete Nagy, Hóman), которая в перевозу предметов левантийской торговли придавала европейское значение не линии Дунай—Черное море, а скорее адриатическо — далматическим отношениям в период Anjou.

В аргументации этих последних авторов и вообще историков, отвергающих восточный путь, важную роль получили грамоты Людовика Anjou I. (I. Lajos), обеспечивающие определенные льготы для торговцев трансильванских саксонских городов в случае их путей в Далмацию, осовенно в г. Zaga, «в интересах того, чтобы в стране имелось богатство приморских товаров». Ведь если жителям Трансильвании должны были ехать в западном направлении до самого города Zaga для того, чтобы приобрести себе такие товары, они врягли могли бы приобрести их в восточном направлении, то есть на более коротком пути.

Автор статьи на основе критического анализа указанной и других грамот исследует, что в какой мере является приемлемой данная аргументация; как обстояло дело ввоза «приморских» товаров в Венгрию после заключенного в 1358 г. в г. Zaga мира, то есть в течение тех 50 лет, когда далматские города были подчинены не Венеции, а власти венгерского короля.

Анализированные источники свидетельствуют о том, что король Lajos настаивал на открытии до сих пор оставленного вне применения торгового пути, призывал когда венгерских, так и трансильванских торговцев к установлению далматских связей, и не о том, якобы эти последние на самом деле приобретали бы левантийские товары из города Zaga. Стремление короля Lajos развивать, независимы от Венеции венгерско-далматское товарное обращение, являлось лишь кратковременной, хотя и высокомерной, попыткой, которая, однако, как торговая политика, цель, ещё до возвращения приморья Венеции, была снята с повестки дня. В переписках грамот короля Zsigmond ещё кое-где можно встретить формулу о далматском пути и «приморских товарах»; после 1406 года, однако, в грамотах больше её не находим.

Из всего этого, естественно, следует и то, что указанные грамоты нельзя использовать в качестве аргументов против возможности приобретения левантийских товаров из района Черного моря, при посредничестве Трансильвании.

ZS. P. PACH

## «LE SORT» DU COMMERCE LEVANTIN AU MOYEN-ÂGE DANS L'HISTORIOGRAPHIE DES XIX<sup>e</sup>—XX<sup>e</sup> SIÈCLES

Résumé

D'après les Allemands Heeren et Hulmann, d'après les Hongrois Engel et Berzeviczy il fut presque généralement accepté dans l'historiographie hongroise la conception du transit médiéval des articles levantins en Hongrie. Selon les différentes versions la grande partie du commerce lointain — transportant vers l'Europe Centrale et Occidentale les articles orientaux de Constantinople — s'achemina tout au long du Danube jusqu'au début ou jusqu'au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, jusqu'au développement de l'hégémonie commerciale de Venise sur le commerce du Levant; aux XIV<sup>e</sup>—XV<sup>e</sup> siècles — jusqu'à la prise de Constantinople par les Turcs, puis jusqu'à l'ouverture de la voie maritime directe vers les Indes — une partie considérable de ce trafic se déroula par l'intermédiaire des villes saxonnes transylvaines, en arrivant de la Mer Noire et traversant la Transylvanie. Mais aux dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle survint un grand tournant dans «le sort historiographique» de la thèse susmentionnée avec la grande monographie de l'Allemand Heyd et avec celle de Csánki. Beaucoup d'historiens commencèrent à croire que les articles du Levant, des épices orientales, arrivèrent uniquement de la mer Adriatique en Hongrie médiévale et ils ont réfuté — tout en élargissant la conception de Heyd — non seulement la possibilité de la voie danubienne mais aussi la possibilité de l'entremise transylvaine.

Dans ce tournant historiographique des éléments extra-historiographiques avaient aussi un rôle important, notamment un facteur de l'économie mondiale: après l'ouverture du canal de Suez, avec l'élargissement rapide de l'économie capitaliste, il est devenu évident vers la fin du siècle que les espérances à propos du reflux de l'Empire Ottoman dans la première moitié du siècle, à propos de la prépondérance nouvelle de la voie de terre de l'économie mondiale — furent exagérées. Une reconnaissance politique contribua aussi à tout cela, il est devenu clair que la Monarchie Austro-Hongroise n'était pas orientée par la régulation du problème oriental — au congrès de Berlin — vers la mer Noire mais vers l'Adriatique.

L'étude passe en revue les idées des historiens s'occupant des routes du commerce levantin à l'époque dualiste, pendant la première guerre mondiale (Hajnik, Salamon, Thallóczy, Teutsch, Csánki, Meltzl, Takács, Kovács, Horváth, Diószegi, Jickeli, Borecsiczky, Czóbel, Domanovszky) et entre les deux guerres. A cette époque la thèse ancienne du transit danubien fut aussi renouvelée (Glaser, Komoróczy, en partie D. Huszti) mais une conception nouvelle passa plutôt au premier plan (Pleidell, Fekete Nagy, Hóman), celle annonçant la puissance, le rôle primordial de la Hongrie dans l'économie mondiale, celle qui attribua une importance européenne aux relations vers l'Adriatique et la Dalmatie et non pas à la ligne Danube—Mer Noire à l'époque des Anjou.

Dans l'argumentation des auteurs cités dernièrement (et dans celle des historiens repoussant la possibilité de la route orientale) des diplômes de Louis Anjou jouent un rôle important, ceux qui favorisaient les voyages en Dalmatie, notamment ceux à Zara des commerçants des villes saxonnes de Transylvanie: «Afin que le pays fut riche en marchandises maritimes.» Car si les Transylvains furent obligés de voyager à l'ouest jusqu'à Zara pour pouvoir acheter ces produits, il n'est pas probable qu'ils pouvaient les procurer de l'est, d'un endroit plus proche.

Analysant les diplômes en question et d'autres, l'auteur examine, en quoi cette argumentation est-elle valable, comment se développa l'importation des «marchandises maritimes» en Hongrie après la paix de Zara en 1358 — c'est-à-dire pendant la période d'un demi-siècle environ lorsque les villes dalmates furent subordonnées au roi hongrois et non pas à Venise.

Les sources analysées témoignent le fait que le roi Louis favorisa l'ouverture d'une voie commerciale jusque-là inconnue en poussant les commerçants hongrois et transylvains à reprendre les relations dalmates et non pas la supposition que ces derniers auraient acheté en réalité à Zara les articles levantins. Les efforts de Louis ayant pour but le développement des échanges hongrois-dalmates indépendants de Venise étaient une expérience de grande envergure mais de courte durée, et elle disparaissait de l'ordre du jour comme objectif politico-économique avant que le littoral ne fut retourné à Venise. La formule sur la route dalmate, sur «les marchandises maritimes» se retrouve encore parfois dans les transcriptions des diplômes du roi Sigismond, mais on ne la rencontre jamais après 1406.

Il ressort de tout cela que les diplômes mentionnés ne peuvent être employés comme arguments contre la possibilité de l'importation de l'est — à travers la Transylvanie — des articles levantins.