

A tudományos ülészek előadásából

PACH ZSIGMOND PÁL:

A középkori Levante-kereskedelem és Magyarország

Áthaladt-e a levantei kereskedelem útja a középkori Magyarországon? — évszázados vitakérdése ez történeti irodalmunknak.

S a vita százados folyama mindmáig sem úszta le a hordalékot; nem hozta felszínre azt, amit a mélyvíz rejteget. Sőt — a vita közben — megbízhatónak hitt gázlók is megsüllyedtek, ármentesítettnek vélt partrészletek is újból ingoványossá váltak.

A vitatott kérdés fontosságát pedig senki sem vonhatja kétségbe. A középkori Magyarország gazdasági-társadalmi fejlődése szempontjából aligha lehetett közömbös, hogy a középkori „világkereskedelem” fő útja — vagy egyik útja — áthaladt-e rajta. Mi több: hogy az újkori világ kitérülésének fontos folyamata, a nemzetközi kereskedelmi útvonalak áthelyeződése a Mediterráneumból az Atlantikumba a XVI—XVII. században, miként és mennyiben hatott Magyarországra, nyilván azon is múlt, hogy megelőzőleg, a XIV—XV. században a nemzetközi áruforgalom útjai érintették-e s hogyan hazánkat.

Éppen ez az utóbbi összefüggés tette számomra elodázhatatlanná, hogy megpróbáljak szembenézni a kérdéskörrel; hozzáállásak az évszázados történeti-vita áttekintéséhez, elemzéséhez, majd forráskutatásokkal való kiegészítéséhez.

Voltaképpen három kérdéstről van itten szó.

Az első: mikor és hogyan *jelent meg* a középkori Levante-kereskedelem magyarországi útirányáról szóló tézis a történeti irodalomban?

A második: miért *vetette el* ezt a tételt a történészek többsége a XIX. század utolsó évtizedeitől fogva?

A harmadik: csatlakozhatunk-e *ma* a tézis híveihez avagy elutasítóihoz, a legújabb kutatások fényében?

1.

Először tehát néhány szót az első kérdéstről.

A tétel *megjelenésének* nyomozása a historiográfiában is majd két évszázad messzeségébe vezetett vissza. A levantei cikkek középkori magyarországi útvonaláról szóló felfogás *XVIII. század végi — XIX. század eleji* keltűnek, és pedig *kettős* eredetűnek bizonyult. Ami *egyik* ágát illeti, szoros összefüggés mutatható ki az un. keleti kérdés *akkori* 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 Lud-

wig Heeren és Karl Dietrich Hüllmann ilyen értelmű fejtegetései egyaránt 1808-ban láttak napvilágot, amikor a francia kontinentális és az angol tengeri blokád valóban *szárazföldi* irányba, Magyarország és Ausztria felé terelte a levantei kereskedelmet; és amikor Napóleon keleti törekvései — az angolok tengeri hatalma ellenében a *szárazföldi* összeköttetés megteremtése a Levantéval, sőt Konstantinápolyon át és Perzsián keresztül Indiával — a közfigyelem előterében állottak. Mindez aktuális párhuzamul és indítékul szolgált egy olyan történeti koncepció megfogalmazásához, amely a *középkor* korai századaiban is a *szárazföldön* át vezette az „ázsiai-európai” világkereskedelem útját: méghozzá európai szakaszán — az indiai áruk akkori fő lerakatának tekintett Konstantinápolyból — a *Dunán* vagy a Duna mentén, hazánkon keresztül, a kontinens középső és nyugati tájai felé.

Más történeti-politikai összefüggésben bukkant fel a tétel *másik* ága-forrása: az a nézet, amely szerint a XIV-XV. században *Erdélyen* haladt át a levantei kereskedelem. A tételnek ezt a változatát, az előbbinél már egy jó évtizeddel korábban, ugyancsak göttingai historikus, a német történetírás Heeren és Hüllmann előtti, Aufklärer-nemzedékének európai tekintélyű képviselője, August Ludwig Schlözer fogalmazta meg először — az erdélyi szász Joseph Karl Eder és Georg Gottlieb Hermann megjegyzései nyomán — abban a nagy vitát kavart háromkötetes könyvében, amelyet az erdélyi szász jogok történelmi igazolásának célzatával, felkérésre írt és 1795–97-ben bocsátott közre. Az erdélyi szász nép volt az, amely a középkorban egy nagy birodalom áruforgalmát „egészen egyedül és szinte kizárólagosan” lebonyolította; a serény szász nép volt az, amely XIV–XV. századi kereskedelmével, „hála szerencés földrajzi helyzetének, *az Oriens-t az Okcidenssel összekapcsolta*” — ez volt a Schlözer kidolgozta történelmi igazolás végső kicsengése. Tőle vette át és bontakoztatta ki a gondolatot egykori — bár egyébként hűtlenné vált — tanítványa, Johann Christian Engel, a németajkú magyar történetíró, 1804-, 1805- és 1813-as kiadású műveiben.

A levantei áruk koraközépkori (XI–XIII. századi) *dunai* forgalmának Heeren–Hüllmann-féle motívumát és „későközépkori” (XIV–XV. századi) *erdélyi szász* közvetítésének schlözeri-engeli tézisért 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 egy magát meg nem nevezett erdélyi szász historikus, valószínűleg Friedrich Hann, az Archiv des Vereins für siebenbürgische Landeskunde 1848. évi kötetébe írt értekezésében. A két előadás a keleti kereskedelem útiránya dolgában a XIII. századig terjedően forrásként főképp Heerenre és Hüllmannra, a XIV–XV. századot illetően pedig jórészt Schlözerre és Engelre hivatkozott. Mellettük az erdélyi szerző a német közgazdász Gustav Gülichre és a bajornak állt egykori nagysztrák historikus, Joseph Hormayr-ra is utalt. Az utóbbiak viszont — amint kideríthető — ebben a vonatkozásban maguk is Hüllmannra támaszkodtak.

Hormayrt, Hannt, 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, — mint ahogy a középkorban, Konstantinápoly eleste és a Jóremény-fok körülhajozása előtt történt. Ebben az *újjáéledő* világforgalomban pedig a német, az erdélyi szász, ill. a magyar kereskedelem minél jelentősebb szerepre, részesedésre való igényét akarták alátámasztani, a *régi* előzmények, a középkorban szerzett „történelmi jogok” erejével.

A keleti kérdés *XIX. század közepi* fejleményei, igényei és reményei így hatottak megint a keleti kereskedelem *középkori* menetét illető történetírói nézetek alakulására.

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 *dunai* tranzitforgalom hüllmanni koncepciójába hajló változatát fejtette ki, — néhány évvel korábban föllépett már az e nézettől való elfordulás, sőt *szembefordulás* álláspontja a történetírásban — hogy máris áttérjünk bevezetőleg jelzett *második* kérdésünkre. A fordulatot a nemzetközi tudományosságban a német medievista Wilhelm Heydnek a középkori Levante-kereskedelemről szóló nagy műve hozta, amely 1879-ben látott napvilágot német nyelven, majd pár év múlva már francia és olasz fordításban is. De kisvártatva — Heydtől még bizonyára függetlenül — megjelent az ellentmondó vélemény a magyar szakirodalomban is, Csánki Dezsőnek a Nagy Lajos-korabeli kereskedelmi viszonyokat tárgyaló, szakszerű értekezésében. Ő vetette először a régi felfogást, s mondta ki elsőként, 1880-ban, a korábbival diametriálisan szembenálló új tételt: a középkori „Magyarország. . . nem Erdélyen, hanem az Adriai-tengeren keresztül kapta az indiai terményeket”.

Csánki disszertációjával, majd kiváltképpen amikor Heyd monográfiája s egy másik német szerző, a közgazdász Jastrow más műfajú, de hasonló értelemben állást foglaló előadása is szélesebb körben ismeretessé vált, — bekövetkezett, s szinte teljessé vált fordulat a középkori Levante-kereskedelem magyarországi áthaladásáról szóló tézis 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, *hanem kizárólag tengeri úton*, Velence mediterrán kereskedelme révén, az Adria partjai felől. Hosszú soruk indul: az erdélyi szász Oskar Meltzl és Otto Fritz Jickeli, majd a magyar Borcsiczky Béla *XIX. század végi — XX. század eleji* tanulmányán át, Pleidell Ambrusnak és Fekete Nagy Antalnak az 1920-as évek közepén megjelent értekezéséig, Hóman Bálint Magyar történetének idevágó fejezetéig, sőt azontúl.

Ha az új irányt követő történészek — a szó szoros értelmében *új irányt* követők — *tudományos* érvelésére tekintünk, kétségtelenül szakmai előrehaladásnak kell tartanunk, hogy ráirányították a figyelmet a korábbi felfogás nyilvánvaló *túlzásaira*: az olyan vélekedések megalapozatlanságára, amelyek szerint az Oriens és Okcident közötti kereskedelem középkori *fő* útvonala Erdélyen haladt volna keresztül. Persze már ezen a ponton is közbe kell vetnünk: az a megállapítás, hogy ez az útirány nem volt a középkori „világkereskedelem” *fő* vonala, még nem cáfolja annak lehetőségét, hogy a levantei cikkek nemzetközi forgalmának *egyik* ága csakugyan erre: a Fekete-tenger felől Erdélybe vezetett.

Másrészt Heydre hivatkoztak mind az új felfogás hirdetői, az ő tekintélyét hívták érvül a levantei kereskedelem magyarországi útvonaláról szóló korábbi tétel ellen. Ám argumentációjukat itt még erőteljesebb megszorítással kell fogadnunk. Heyd ugyanis a XI—XIII. századi *dunai* (ill. duna-menti) Levante-forgalom gondolatát cáfolta (s tegyük hozzá: lényegében meggyőző módon cáfolta), — de egyáltalán nem foglalkozott a XIV—XV. századi *erdélyi szász* köz-

vetítés motivumával. Akik viszont reá hivatkoztak, azok a tétel *első* változata elutasításának címén a *második* variánst is elvetették.

A szaktudományos ellenérvelés harmadik pontjaként az új irányt valló történészek Nagy Lajos olyan okleveleire utaltak, amelyek — *értelmezésük szerint* — az adriai-dalmáciai útvonal kiemelkedő jelentőségét tanúsítják, s a fekete-tengeri—erdélyi útvonal lehetőségét egyenesen kizárják.

Alkalmunk volt megvizsgálni Nagy Lajosnak ezeket az okleveleit, amelyek alapján a XIX. század végétől szinte napjainkig historikusok sora érezte bizonyíthatónak azt az állítást, hogy a középkori Magyarország levantei cikkekkel való ellátásában — közvetve (Bécsen át) vagy közvetlenül — a *nyugat* felől, az Adriai-tengerről érkező import játszott úgyszólván *kizárólagos* szerepet; hogy továbbá Lajos király — a dalmáciai, kivált a *zárai* útvonalat felvirágoztatta, és nemcsak Magyarország, hanem Erdély, sőt egész Közép-Kelet-Európa fűszer-utánpótlásában is központi helyre emelte, — egyesek fogalmazása szerint egyenesen „világ-jelentőségűvé” tette.

Alkalmunk volt megvizsgálni ezeket az okleveleket, továbbmenően a tárgyra vonatkozó jóval szélesebb körű Lajos-korabeli forrásanyagot is. A vizsgálat arra az eredményre vezetett, hogy a dalmáciai útvonal felkarolása Lajos király nagyralátó kereskedelempolitikai *szándéka* volt csupán: abban az igyekezetében, hogy Velencével szemben elért katonai-politikai sikereit, a dalmát tengerpart birtoklását gazdaságilag is kiaknázza, Magyarország *adriai* importjának utánpótlási forrását Velencéből *Zarába* helyezze át. Ám a szándék, a zárai út használatba vétele csak *vajmi csekély mértékben vált valóra*, és még jóval a dalmáciai magyar uralom megszűnte előtt mint kereskedelempolitikai *célkitűzés* is a múltba temetődött. A dalmáciai útvonallal kapcsolatos tiszavirág életű *tervezgetések* egyáltalán nem mondanak hát ellen a *fekete-tengeri*—erdélyi útvonal *reális* lehetőségeinek.

A szaktudományos ellenérvelés e fő pontjainak számbavétele és elemzése arról győzött meg: nem mulasztatom el, hogy a historiográfiai fordulathoz megintcsak — hogy úgy mondjam — történettudományon *kívüli* szárait is fel-tételezzem és felfejteni próbáljam.

Ezeket a szálakat fürkészve-bogozgatva elsőbben is megvilágosodott: a fordulatban okvetlenül közrejátszott az a *világgazdasági* fejlemény, hogy a Szezi-csatorna építésének előrehaladtával, majd megnyitása (1869) után, a tőkés gazdaság rohamos kiszélesedésével, a kortársak előtt egyre inkább nyilvánvalóvá vált: azok a várakozások, amelyek a század első felében-közepén, a török birodalom visszaszorulásával kapcsolatban, a világkereskedelem *szárazföldi* útjának újbóli túlsúlyra jutásához fűződtek, jócskán eltúlzottaknak bizonyultak. A magyar közgazdász-geográfus, Hunfalvy János, már 1866. évi akadémiai székfoglalójában, a középkori Levante-kereskedelem magyarországi útirányáról szóló régi tézist ugyan még elfogadva, hozzátette: „A nagy világforgalomra nézve bizony a Duna-út elveszté hajdani jelentőségét”. A hamarosan megépülő Szezi-csatornát nem lehet majd versenyre hívni. „Európa nyugati hajós nemzetei — folytatta enyhén ironizálva — sem igen fognak hazánkon keresztül közlekedni, . . . jóllehet Londonból Indiába a legrövidebb út hazánkon vonul keresztül”. Jastrow pedig említett 1887. évi értekezésében immár porosz komolysággal hangsúlyozta: a jelenkori hatalmasan kiterjedt forgalomban a világkereskedelem *fő* útvonaláról a régi értelemben *nem* lehet már beszélni, hiszen az egész földgolyót befonja már a nemzetközi utak hálózata. Itt pedig a XIX. századvég körülményei között mégis a korábbihoz valami ha-

sonlót keresünk, akkor ezt még leginkább abban az útvonalban le lehetjük fel, amely Angliából a *Földközi-tengeren és a Szezi-csatornán keresztül*, tehát nem szárazföldi úton vezet az orientális cikkek ősi hazájába, Indiába. — (Csak zárójelben: hogy a német imperializmusnak ezzel szemben éppen a kelet felé vezető régi szárazföldi utat kellene feltámasztania, ezt a konkluziót, majd csak a századfordulótól kezdve, kivált az első világháború éveiben fogják — a „Berlin—Bagdad”-program, ill. a „Mitteleuropa”-terv keretében — német politikusok, közgazdászok — megintcsak némi történelmi segédlettel is — nyíltan és hangsúlyosan kimondani.)

3.

De térjünk vissza az 1870—80-as évekhez. A tárgyalt *gazdasági-gazdaságpolitikai* felismeréshez magyar (osztrák-magyar) vonatkozásban hozzájárult az egyidejű *külpolitikai* felismerés is, hogy a *keleti* kérdésnek az 1878. évi berlini kongresszuson történt rendezése, Bosznia-Hercegovina okkupációja és az ezt részben előző, részben követő külpolitikái alakulások a Monarchiát *nem* a Balkán-félsziget *keleti*, *hanem* a nyugati részei felé, *nem* a Fekete-tenger, *hanem* az Adria felé orientálják. Ha a XIX. század első felében — a következő idézeteket a nemzetközi kereskedelem-történetet és a diplomáciatörténetet *együtt* művelő, egyben a bécsi politikában- gazdaságpolitikában is befolyással bíró Adolf Beer könyvéből hozom —, ha akkoriban 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 fő ütőerejének” minősül, „a Duna két partjának birtoklása a Fekete-tengerig és a Duna torkolatának elsőrangú erődítménnyel való védelme... feladhatatlan államcéloknak” tekintendők, — akkor az 1870-es évek folyamán immár 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 Beer 1883-ban nagyon is elfogult értelmezéssel, de magát a kérdés lezárultát világosan érzékelve — a dunai állam számára, ahogyan eddig Ausztriát joggal nevezték, a nagy folyam feletti uralmat vették célba: az első *magyar* külügyminiszter minden ilyen irányú törekvést illúzióruhá tett”. Az újabb diplomácia-történeti kutatásokból tudjuk persze, hogy Andrassy éppen eredeti elgondolásaitól *eltérve* tette bizonyos mértékig magáévá osztrák konzervatív köröknek azt az álláspontját, hogy a Monarchia új balkáni pozícióit csak a cári Oroszországgal való együttműködés útján szilárdíthatja meg. Ez azonban nem változtat magán a tényen, s még kevésbé azon, hogy Andrassynek a közös külügyminiszteri székben utódai (Haymerle és Kálnoky) „a Balkán *nyugati* része fölötti uralom megteremtésére törekedtek,” és az érdekszféra-politika viszonyosság-elve alapján készek voltak hozzájárulni ahhoz, hogy a cári birodalom viszont „kiterjessze befolyását a félsziget *keleti* felére”, — amint azt az egyetemi tankönyvsorozat IV. kötetének idevágó fejezetei, a legfrisebb diplomácia-történeti eredményeket összegezve, megállapítják.

A historiográfiai fordulat történettudományon *kívüli* hátterének volt azonban mindezek felül, tehát a *világ gazdasági és a külpolitikai* tényezőkön kívül,

még egy harmadik, mondjuk így, *eszmei* mozgatórugója is. Ennek fölismeréséhez hozzásegíthet már az új irány egyik első vallójának, az erdélyi szász Meltzl Oszkárnak említett dolgozata is, amelynek magyar változata a Századok 1892. évi folyamában jelent meg. Hallgassuk csak meg a szerző okfejtésének ultima ratio-ját, a *keleti* áruk *kelet* felől való közvetítésével *szemben*. Mintegy záró-akkordként feltette a szónoki-kérdést: vajon a szászok „művelődésük összes nyilvánulásaiban voltak-e még csak valaha is *kelet felé* fordulva, nem mutatja-e lényünk és minden tulajdonunk a *nyugot*, *és pedig kizárólag a nyugot* behatását?” Úgy hisszük, ez az érzelmi-eszmei „aláfestés” nem kevésbé tanulságos, mint a történetírói állásfoglalás szaktudományos, gazdasági és külpolitikai befolyásoltsága. Mindenesetre az olvasóból is felfakasztja a kérdést: vajon nem játszottak-e közre hasonló érzelmi-szemléleti motívumok (tudva-öntudatlan) később, más historikusoknál is, a keleti közvetítés kategórikus elvetőinél, vagy — ellentett előjellel — éppen a régi tézist továbbra is kitartóan képviselőknél?

S az ekként felfakadt kérdés hamarosan válaszra lel, ha továbbfolytatjuk historiográfiai nyomozásunkat. Azt találjuk ugyanis, hogy *ugyanazokban az évtizedekben*, amikor a *magyar* történetírásban úgyszólván általánossá vált a régi tézis elvetése, az új felfogás hirdetése, amely szerint a Levante és Magyarország között a középkorban *nem* volt olyan *keleti* irányú szárazföldi összeköttetés, amely fűszereket s egyéb drága portékákat forgalmazott volna; ezek csak kerülő úton, olasz hajósok földközi-tengeri kereskedelme révén, *nyugot felől* érkeztek hozzánk, — mondom, ugyanezekben az évtizedekben, a *román* történetírás viszont továbbvitte-továbbbszította a *régi* tételt, — a *fekete-tenger* felől induló szárazföldi útvonal téziséét —, de immár nem az *erdélyi szász* városok, hanem a *román* fejedelemségek döntő szerepét emlve ki a Levante-kereskedelem közvetítésében. Világos vonalként rajzolódik ki ez az álláspont olyan nagy román historikusok munkásságában, mint Nicolae Jorga vagy Gheorghe Jon Brătianu, s olyan kisebbekében, mint Ștefan Meteuș vagy Ion Nistor. Az utóbbi szerzőtől idézek: Ștefan cel Mare moldvai fejedelem (a XV. század második felében) „volt az ura az akkori áruforgalom jórészének Kelet és Nyugat között. A moldvai tranzitkereskedelem akkoriban nemzetközi jelentőséget nyert, minthogy a világkereskedelem folyamának nagy ága Moldván hömpölygött át.” Ha Moldova helyett erdélyi szász városokat írunk, mint látjuk, máris ott találjuk magunkat Schlözer egykori *messze túlhajtott* tételénél.

A nacionalista célzatoktól éppen nem mentes román történetírással szemben pedig a hasonló tendenciájú magyar polgári történetírás szinte „nemzeti” feladatának tartotta, hogy a keleti útvonalról viszont egyáltalán ne vegyen tudomást, azt kerek tagadásba vonja, és a *nyugati* kapcsolatok, az adriai-dalmát összeköttetés egyedülvalóságát hirdesse. S az ilyen szemléleti beidegződésektől, mindkét részről, sajnos a legkiválóbbak sem tudtak szabadulni. Ha Nicolae Jorga „Studii istorice asupra Chiliei și Cetății Albe c. művében (1899), amely egyébként igen fontos forráskutatókat prezentált — a *fekete-tengeri kikötőket* nem kis túlzással „Ștefan cel Mare *Moldvája gazdasági tüdejének*” nevezte, — akkor Domonovszky Sándor „Duna – fekete-tengeri hajózásunk múltja” c. tanulmányában (1918) — amely egyébként a koraközépkori Levante-kereskedelem „*duna i legendájának*” Wilhelm Heyd és majdan Franz Bastian között legkitűnőbb c áfolatát adta a nemzetközi szakirodalomban —, akkor a magyar történetíró sem tudott ellenállni annak a kísértésnek, hogy hasonló vagy még nagyobb *túlhaj-tással* így ne válaszoljon: „Bátran nevezhetjük a középkorra vonatkoztatva a *magyar-dalmát* partvidéket *Magyarország tüdejének*.”

Így csatáztak a középkori történelem porondján is az egymással szembenálló nacionalizmusok, a legjelesebb polgári tudósokat is bűvkörükbe vonva; így csatáztak a szembenálló nacionalizmusok — egymás és a tudomány rovására.

•

Ezzel keresztülhatolva az első két kérdés ingoványos süppedékeinek egy részén (— más részüket e rövid előadásban kénytelenek voltunk elkerülni —), immár eljutottunk *harmadik* kérdésünkhöz: csatlakozhatunk-e tehát a csaknem két évszázados *tézis* híveihez vagy az ugyancsak majdnem száz éves *antitézis* vallóihoz?

Nunc venimus ad fortissimum, most hág tetőpontjára az izgalom; itt az idő hát, — hogy befejezzem előadásomat. Befejezzem pedig egy olyan utalással, amely a Századokhoz a közelmúltban benyújtott tanulmányomra hivatkozik, — ilyen címmel: A Levante-kereskedelem erdélyi útvonala Nagy Lajos és Zsigmond korában.

Ha az elhangzottak talán némi érdeklődést keltettek a t. Kollégákban a téma iránt, akkor arra szeretném kérni Önöket: ne mulasszák el ezt a tanulmányt is — amely a Századok szerkesztőségének jóvoltából nyilván hamarosan megjelenik — figyelmükben részesíteni.