

HÓVÁRI JÁNOS:

A LEVANTEI KERESKEDELEM NÉHÁNY KÉRDÉSE

A középkor világának legnagyobb piaci rendszere a Levante kereskedelem révén jött létre. Az észak-itáliai városok az indiai és időnként távolkeleti kapcsolatokkal rendelkező Közel-Keletet az európai világgal kötötték össze. A Hansa kereskedelem baltikumi és skandináviai területeinek a kivételével szinte egész Európa kapcsolatba került a Levante-vel. A Mediterráneum, Róma bukása után félévezreddel újból a legjelentősebb érintkezési viszonyok csomópontjává vált.

A Levante kereskedelem lényege a távoli és különleges áruk beszerzésében és továbbszállításuk utáni drágább eladásában rejlett. A selymet Kínából és Iránból, a gyapotot a Közel-Keletről és Indiából, a fűszereket az indiai Malabár partvidékről vagy még távolabbról szállították. A Levante kereskedelem hagyományai a késő-római időkig nyúlnak vissza, amikor már nagy mennyiségben szállítottak keleti árukat Rómába. Az arab világ kialakulása és az iszlám keletkezése is az Indiai óceántól a Mekkán és Medinán keresztül a Földközi-tengerhez vezető út forgalmával áll összefüggésben.¹

A levantei kikötők felé az Indiából származó áruk szállítására két út kínálkozott. 1. A Perzsa-öblön, Baszrán, Bagdadon, és Damaszkuszon keresztül Antiochiába és a tőle délre lévő – Laodicea, Tripolis, Beirut, Sidon, Tyros, Akkon, Haifa, Cäsarea, Arsuf, Jaffa – szentföldi kikötőkbe. 2. A Vörös-tengerről Aidhab – Kus útvonalon és tovább a Níluson lehajózva Kairón keresztül Alexandriába és Damietta-ba ill. az Arab félsziget nyugati partvidékén vezető kereskedelmi úton.² A szentföldi keresztény erődök elestével és az Iránt birtokló mongol Ilkánok hatalmának a megerősödésével megkezdődött a közel-keleti kereskedelmi útvonalak átrendeződése. A Perzsa-öböl Tebrizen és Erzerumon keresztül a fekete-tengeri kikötőkkel, Trapezunttal és Szinopével; valamint a grúziai Tifliszen keresztül a Don torkolatánál lévő velencei kolóniával, Tanával került összeköttetésbe. A Fekete-tenger gazdasági jelentőségét tovább emelték az Arany Horda kánjai azáltal, hogy biztosították a Kínából Tanába és Kaffába vezető út zavartalan forgalmát.³ A kikötőkbe érkezett árukat a Fekete-tenger partvidékén alapított genovai kolóniák

– Kaffa, Sudak, Cembalo, Maurocastrum, Licostomo stb. – lakói a tatároktól vásárolt rabszolgákkal és a tenger melléki gabonával együtt a konstantinápolyi emporiumon, Perán keresztül szállították Itáliába. A genovaiak Kaffán és Maurocastrumon (Akkerman–Cetatea–Albă–Belgorod–Dnyesztrov-szkij) keresztül Lengyelország felé és a Duna torkolatánál lévő Licostomon (Kilia–Chilia–Kilija) keresztül pedig Magyarország felé közvetítették a levantei árukat. Lengyelország és Magyarország a keleti áruk felvevő piacává és közvetítőjévé vált. A Levante kereskedelem fekete-tengeri ága révén a középkori világgazdaságba való bekapcsolódásra nyílt lehetőség Kelet-Európában.

A genovaiak fekete-tengeri jelenléte és a velenceieknek az Egyiptomban uralkodó maneluk szultánokkal kialakított jó kapcsolatai biztosították Nyugat-Európa zavartalan ellátását keleti árukkal, amelyek iránt a XIV. században rendkívüli módon megnőtt a kereslet. Alapvető kérdése a további kutatásoknak – nemcsak a Levante kereskedelemmel, hanem az egész középkori gazdasággal foglalkozó történetírásnak is – hogy mennyiben áll összefüggésben a Levante kereskedelem virágkora a nyugat-európai demográfiai robbanás következtében kialakult gazdasági és társadalmi változásokkal.

A felfedezések után létrejött világkereskedelemben, mint ismeretes Velence és az egész Mediterráneum nem tudott bekapcsolódni. A történetírás sokáig elfogadta azt a nézetet, amelyet W. Heyd pontosan száz éve megjelent könyvében fejtett ki, szerinte a Levante kereskedelem hanyatlásának oka az oszmán-törökök szíriai, szentföldi és egyiptomi (1517) hódításaiban rejlett.⁴ A törökök elállták a Keletre vezető utakat és megakadályozták a Levantével folytatott kereskedelmet; amit úgy is értelmezhetünk – mint ahogy sokan értelmeztek is –, hogy a portugál felfedezések oka is az oszmán hódítás.

Már 1915-ben bizonyította A. H. Lybyer, hogy a Levante kereskedelem hanyatlása és a portugálok okozta krízis nem a török hódítások következménye.⁵ A velenceiek továbbra is nagy mennyiségű levantei áruval kereskedtek. A Káldy-Nagy Gyula által feldolgozott 1626–28. évi alexandrette-i török vámnapló adatai kellőképpen bizonyítják, hogy még a XVII. század elején is virágzott a Levantével folytatott mediterrán kereskedelem.⁶ A portugál felfedezésekről pedig M. Małowist bizonyította, hogy az észak-afrikai reconquistával és az óceánok adta hajózási lehetőségek hasznosításával függnek össze.⁷

Ahogy a középkori Nyugat-Európa gazdasági életében fontos katalizátor volt a Levante kereskedelem; úgy Kelet-Európában is. A champagne-i városok ugyanúgy a levantei kereskedelemnek köszönhetők a gazdagságukat, mint az erdélyi szász városok. Lengyelország és Magyarország a Fekete-ten-

geren keresztül bekapcsolódhatott a középkori világkereskedelembé. A XIV. századi Fekete-tenger felé irányuló magyar, lengyel, litván hódítások okát is abban kell keresnünk, hogy a középkorban a Fekete-tenger hozzátartozott a Mediterráneum világához. Nem véletlen, hogy lengyel, román és magyar középkori gazdaságtörténettel foglalkozó történészek nagy súlyt fektettek és fektetnek a Levante kereskedelem kelet-európai kapcsolatainak a vizsgálatára.

A magyar történetírásban Horváth Mihály az 1835. évi akadémiai pályázatra írt dolgozatában „A műipar és kereskedelem története Magyarországon” már felhívta a figyelmet, hogy Erdélyen keresztül nagy mennyiségű levantei áru érkezett a Fekete-tenger partvidékéről Magyarországra.⁸ A későbbi történetírás a XIX. század viszonyait vetítve vissza a történelembe, kizárólagossá tette a keleti áruk nyugati és dalmáciai közvetítését a középkorban is.⁹ A Fekete-tengeri Levante kereskedelemmel kialakult XIV–XV. századi kapcsolataink jelentőségét – kitekintve a kérdés historiográfiai aspektusaira is – Pach Zsigmond Pál bizonyította.¹⁰ Tanulmányaiból megismerhetővé vált a fekete-tengeri kapcsolataink konkrét útvonala. Ezek alapján a magyarországi Levante kereskedelemben legnagyobb szerepe Brassónak volt. A havasalföldi fejedelmek biztosították az utat a brassói kereskedőknek Brailáig és a több évig magyar uralom alatt álló Kiliáig. A brassói számadáskönyvek alapján konkrét adatok bizonyítják, hogy a város kereskedői bizonyos években nagy mennyiségű levantei árut közvetítettek Váradon keresztül Kassa és Buda felé.¹¹

A Kaffából és Akkermanból Besszarábián és Moldván keresztül Lembergbe (Lvov) vezető utak révén állt összeköttetésben Lengyelország a Fekete-tengerrel. Lengyelország számára a fekete-tengeri Levante kereskedelem éppen olyan lehetőségeket biztosított, mint Magyarországnak, így nem meglepő, hogy a lengyel történetírásnak is fontos kérdései a fekete-tengeri kapcsolatok. M. Malowist, a lengyel és litván kapcsolatokban jelentős szerepet játszó Kaffa – Krím félszigeti genovai kolónia –, török hódítás előtti gazdasági és társadalmi viszonyait tárta fel.¹² A Fekete-tengerhez vezető kereskedelmi utakról A. Dziubinski-től és H. Samsonowicz-től olvashatunk tanulmányokat.¹³

Havasalföldön és Moldván keresztül vezettek azok a kereskedelmi utak, amelyek összeköttették a Fekete-tengert Magyarországgal és Lengyelországgal. Mindkét fejedelemség életében ennek következtében nagy jelentőségű volt az átmenő kereskedelem. A vajdák igyekeztek is a kereskedelem biztonságát garantálni, mert az országon keresztül átvitt áruk után szedett

vámok jelentős bevételeket biztosítottak; sőt a moldvai és havasalföldi mezőgazdasági termékek bekapcsolódhattak a nemzetközi kereskedelembé. Nem véletlen, hogy eddig a fekete-tengeri Levante kutatás legnagyobb hangsúlyt a román történetírásban kapott. N. Iorga, I. Nistor és Gh. I. Brătianu majdnem egész történész munkássága beleillik e probléma kutatásába.¹⁴ P. P. Panaitescu a Moldván keresztül Lengyelországba vivő kereskedelmi útról írt tanulmányt.¹⁵ S. Goldenberg és R. Manolescu az erdélyi szász városok XV–XVI. századi havasalföldi és moldvai kapcsolatait tárta fel.¹⁶ Ş. Papacostea foglalkozott a fejedelemségek Velencével és Genovával kialakított politikai és gazdasági kapcsolataival.¹⁷

Jelen válogatásunkban a Levante kereskedelem három problémájához szeretnénk adalékot adni. E. Ashtor tanulmányával szeretnénk felhívni a figyelmet arra, hogy jelentős – az egyiptomi és szíriai belső viszonyokra is kiható – textil export kezdődött meg a XIV. században a velenceiek és a katalánok révén a Levante felé. S. Y. Labib Egyiptom kereskedelméről szóló könyvéből azt a részt választottuk ki, amelyben a szerző a portugálok Indiába való eljutásának a következményeit tárgyalja. Ş. Papacostea tanulmányával azt szeretnénk érzékeltetni, hogy a levantei árukat Kelet-Európa felé közvetítő Kaffa és a Duna torkolatvidékén lévő itáliai kolóniák török hódítása a lengyel, magyar, litván, moldvai, havasalföldi és tatár érdekek összeközésének az eredménye volt.

JEGYZETEK

1. Simon Róbert: A mekkai kereskedelem kialakulása és jellege, Bp. 1975, 168 p.
2. J. Engel: Grosser Historischer Weltatlas. II. Teil: Mittelalter, München, 1970, 89. p.
3. Pach Zsigmond Pál: A Levante kereskedelem erdélyi útvonala, Századok, 1975: 1, 22. p.
4. W. Heyd: Geschichte des Levantehandels im Mittelalter, Stuttgart, 1879, II. 402–404. pp.
5. A. H. Lybyer: The Ottoman Turks and the Routes of Oriental Trade, The English Historical Review, 1915, 581–583. p.
6. Káldy-Nagy Gyula: Adatok a levantei kereskedelem XVII. század eleji történetéhez, Századok, 1967: 1–2, 138–147. pp.
7. M. Małowist: O społecznych aspektach wczesnej ekspansji kolonialnej, Przegląd Historyczny, 1963: 1, 20–38. pp.
8. Horváth Mihály: A műipar és kereskedés története Magyarországon, Történettudományi pályamunkák II, Budán, 1843, 253–254. pp.
9. Pach Zsigmond Pál: A középkori Levante-kereskedelem „sorsa” a XIX–XX. századi történetírásunkban, Történelmi Szemle, 1972: 3–4, 343–377. pp.; Teke Zsuzsa,

- Velencei – magyar kereskedelmi kapcsolatok a XIII–XV. században, Bp. 1979, 7–11. pp.
10. Pach Zsigmond Pál: Egy évszázados történésvitáról: áthaladt-e a levantei kereskedelem útja a középkori Magyarországon? *Századok*, 1972; 4–5, 849–891. pp.
 11. Pach Zsigmond Pál: A Levante-kereskedelem erdélyi útvonala I. Lajos és Zsigmond korában, *Századok*, 1975: 1, 3–32. pp. u. ő. A Levante-kereskedelem erdélyi útvonala a 15–16. század fordulóján, *Századok*, 1978: 6, 1005–1038. pp.
 12. M. Małowist: Kaffa – kolonia genuńska na Krymie i problem wschodni w latach 1453–1475, Warszawa, 1947, 364 p.
 13. A. Dziubiński: Drogi handlowe polsko-tureckie w XVI. stuleciu, *Przeglad Historyczny*, 1965: 2, 232–259. p. H. Samsonowicz: Handel Lublina na przetomie XV i XVI. wieku, *Przeglad Historyczny*, 1968, 612–628. pp.
 14. N. Iorga: Studii istorice asupra Chiliei și Cetății Albe, București, 1899, 418. pp. u. ő. Veneția în Marea Neagră, *Analele Academiei Română*, București, 1914, 1043–1118. pp. 1–76. pp. u. ő. Points de vue sur l'histoire du commerce de l'Orient au Moyen âge, Paris, 1924, 110 p. I. Nistor: Die auswärtigen Handelsbeziehungen der Moldau im XIV–XV. und XVI. Jahrhundert, Gotha, 1911, 240 p. u. ő. Handel und Wandel in der Moldau bis zum Ende des 16. Jahrhunderts, Czernowitz, 1912, 200 p. Gh. I. Brătianu: Recherches sur le commerce génois, Paris, 1929, 359 p. u. ő. Recherches sur Vicina et Cetatea Albă, I, Cluj, 1935, 197 p. II, București, 1940, 46. p. u. ő. La mer Noire. Des origines a la conquete ottomane, Monachii, 1969, 394 p.
 15. P. P. Panaitescu: La route commerciale de Pologne a la mer Noire au Moyen âge, *Revista Istorică Română*, 1933: 2–3, 172–193. pp.
 16. S. Goldenberg: Der Südhandel in Zollrechnungen von Sibiu im 16. Jahrhundert, *Revue des Etudes Sud-est Européennes*, 1964, 3–4, 385–421. pp. R. Manolescu, *Comerțul Țării Românești și Moldovei cu Brașovul (secole XIV–XVI)*, București, 1965, 307 p.
 17. Ș. Papacostea: Venise et les pays Roumaines au Moyen âge, Venezia e il Levante fino al secolo XV. *Civiltà Veneziana*, Firenze, 1973, 599–624. pp. u. ő. „Ooud non iretur ad Tanam”. Un aspect fundamental de la politique geneoise dans la mer Noire au XIV^e siècle, *Revue des Etudes Sud-Est Européennes*, 1979: 2, 201–217. pp.