

HÓVÁRI JÁNOS:

AZ OSMÁN BIRODALOM ÉS A LEVANTE-KERESKEDELEM A 15 – 16. SZÁZADBAN

(Egy nagyobb tanulmány vázlatja)

A kereskedelem az egyes társadalmak jellegénél fogva lehetett járulékos, de bizonyos korokban a gazdasági-társadalmi továbblépések fő hajtóerejévé is válhatott. Az ókori és a középkori kereskedelem jellege nagyon sokáig nem különbözött egymástól. A kereskedelmi tőke a több évezredes *özönvíz előtti* formáját csak bizonyos előfeltételek megszületése után tudta levetni. Ez elsőként igazán csak a 15. századi Németalföld és Anglia egyes városaiban történt meg a már korábban lejátszódó belső társadalmi-gazdasági folyamatok eredményeként. Természetesen hasonló jellegű folyamatok csíráit Európa más régióiban is megfigyelhetjük, főleg Észak-Itáliában; de a teljes kibontakozás csak a flandriai, brabanti és egyes angliai városokban sikerült. A kereskedelmi tőke a bérmunka alkalmazásával új gazdasági-társadalmi folyamatokat indító termelő tőkévé vált, s megteremtette az eddigőtől teljes egészében eltérő *új világkereskedelem* alapjait. A 14.–15. század folyamán világgözpontként számontartott Észak-Itália (Velence, Genova, Firenze) fénye egyre elhalványodott Antwerpené, Londoné majd Amszterdamé mögött. A modern *Nyugat* alapját képező városok az *új világkereskedelemnek* köszönhették gazdagságukat, a szintén kereskedelemmel foglalkozó Velence és Genova pedig relatíve egyre szegényedett. Ezt a folyamatot régóta ismeri már a történetírás, de észrevették maguk a kortársak is. Míg az angliai és németalföldi városoknak újabb és újabb lehetőségei adódtak a bővülő európai belső piacon, majd később az új világ felé irányuló kereskedelemben, addig az itáliai városok Levante-kereskedelmében a hanyatlás bizonyos jegyeit tapasztalhatjuk. A Levante-kereskedelem hanyatlásának okai sokáig egyértelműnek tűntek a történészek előtt. A Levante-kereskedelem és ezzel együtt az itáliai városok hanyatlását sokáig az oszmán birodalom mediterráneumi hódításainak tulajdonították. A kérdés múlt században élt nagy szakértője, W. Heyd is ezt vallotta a máig is kézikönyvnek számító 1879-ben megjelent két kötetes *Geschichte des Levantehandels im Mittelalter* című munkájában.¹ A főleg olasz forrásokkal dolgozó Heyd nézeteit nyilvánvalóan nagyban meghatározta az európai világ iszlám képe. Szűk szakmai körökét leszámítva ez tulajdonképpen még ekkor is az elfogult 15–

16. századi talajon állt, s ezen a képen szinte alig változtatott a felvilágosítás Keletimádata. Bár Heyd nézeteit már 1915-ben megcáfolta az angol A.H. Lybyer², mégis szinte napjainkig találkozunk még tudományos cikkekben is a heydi konklúzióval. Nem véletlen, hogy a történetírás újból és újból napirendre tűzte a Levante-kereskedelem hanyatlásának kérdését, most már természetesen nemcsak a heydi koncepciót utasították el, hanem választ kellett adni a Levante-kereskedelem hanyatlásának valós okaira is. Frederic Lane, Vittorino Magelhaes-Godinho, Eliyahu Ashtor, a kiváló elméleti megragadásokat adó Claude Cahen, és nem utolsósorban Fernand Braudel munkáiban nemcsak a 15–16. századi Levante-kereskedelem képe rajzolódik ki hanem a hanyatlás okaié is.³ Az e hanyatlást előidéző okok kutatása nemcsak az itáliai városok hanyatlásával áll kapcsolatban, hanem a földrajzi felfedezések indítékainak megtalálásával is.

A történetírás sajnos még a mai napig sem tud egyértelmű választ adni azon kérdésre, hogy mi készítette a portugálokat arra, hogy az óceánon az afrikai partokat követve mind délebbre vitorlázzanak, megteremtve ezzel nemcsak az európaiak óceáni hajózását, hanem megindítva a földrajzi felfedezések világtörténelmi jelentőségű korszakát is. M. Malowist lengyel gazdaságtörténész figyelemre méltó megállapításai, amelyekben a portugálok felfedező útjait a portugál társadalom, a reconquistában elszegényedő portugál nemesség kiűtkeresésével magyarázza⁴, sajnos még kellőképpen nem váltak általánosan elfogadottá a történetírásban.

A nagy földrajzi felfedezések okait egyes történészek sokáig az oszmán expanzióban látták. Eszerint a 15. század második felétől kezdődően az oszmán törökök elállták, elzárták a Keletre vezető utakat, s megakadályozták a Kelettel folytatott kereskedelmet. Ez nemcsak a Levante-kereskedelem hanyatlását hozta magával, hanem megindította az Indiába vezető út keresését is, majd ennek birtokában az óceáni kereskedelem tönkretette a főleg fűszerekkel kereskedő itáliaiakat, s ezzel bekövetkezett a Levante-kereskedelem hanyatlása; így rajzolódik ki egy látszólag nagyon logikus kép.⁵ Ezzel szemben az újabb kutatások kiderítették, hogy az oszmánok nem zárták le a keleti utakat, a hanyatlásról alkotott kép is túlzott.⁶ A 15–16. század fordulóján a Levante-kereskedelemben már bizonyos válságjelek mutatkoztak, ám ezeket el kell választanunk egyes évek krízisétől, amire már korábban is volt példa, s ettől egyébként az óceáni kereskedelem sem volt mentes. S az is biztos, hogy a Levante-kereskedelem ekkor még nem korábbi önmagához képest lett jelentéktelenebb, hanem volumenében, tőkájében maradt el a nagyobb térfogatú hajókkal dolgozó óceáni kereskedelem mögött.⁷

Ha elfogadjuk a heydi nézetet, miszerint az oszmánok lezárták a keleti utakat, ezzel azt is állítjuk, hogy az oszmán birodalom egy Isztambul-centrikus autonóm gazdasági világot hozott létre. Kétségtelen, hogy ennek léteztek bizonyos tendenciái, és ezek a gazdaság bizonyos szféráiban meg is valósultak.⁸ Az oszmán birodalomban, mint ahogyan korábban az araboknál és a szeldzsukoknál is, a nyugati Mediterráneumtól elütő, hadszervezetben és államirányításban autonóm világ jött létre, de a kézműipart és az ennél sokkal jelentősebb kereskedelmet – bizonyos ágakat kivéve – sohasem szakította ki az oszmán állam a Földközi-tenger medencéjében ható erők befolyása alól. Az oszmán birodalom szinte ráfolyt a Levante-kereskedelem kisázsiai, balkáni, majd fekete-tengeri és közel-keleti vázára úgy, hogy a fő-útövek továbbra is megmaradtak. A változás szerintünk csak annyi volt, hogy a kereskedelem után szedett vámok a bizánci vagy mameluk kincstár helyett most az oszmánlit gazdagították. Ha ebben kár keletkezett, akkor a reagálási időtől függően a birodalom bevetette erőit, hogy megőrizze a jövedelmeit, amelyek között a Levante-kereskedelemből adódó hasznok tetemes összegekre rúgtak.

A Levante-kereskedelem tulajdonképpen nem más, mint Európa kereskedelme a Távol-Kelettel. Elő- és Hátsó-Indiával és Perzsiával. Maga a Levante a Földközi-tenger keleti partvidékét jelenti, amelynek határait aligha lehetne pontosan meghúzni. Talán a Kilikiától Gázáig húzódó tengerpartot nevezhetjük szűkebb értelemben a Levantei partvidéknek. De régóta nevezik a kisázsiai partvidéket is levanteinek. A későbbiek során levantei lett mindaz, ami az oszmán birodalomból származott, amely már a 17. században Közel-Keletől a Balkánig húzódott. Mi részünkről a Levante-kereskedelmet az utóbbi értelemben fogjuk fel.⁹

A levantei kikötőkbe vezető utak története messzi évszázadokba nyúlik vissza. Kialakulásuk kezdetét azt hiszem, aligha lehet megállapítani, ám kutatásuk során feltárulhat az egymást legyőző, ellenséges civilizációk mindezek ellenére meg-megismétlődő egymásba fonódása, egymásra épülése. A kínai áruk Közép-Ázsián keresztül kerültek Perzsiába, s onnét a fekete-tengeri vagy kisázsiai kikötőkbe.¹⁰ Elő- és Hátsó-Indiával az Indiai-óceán volt az összekötő kapocs. A monszun szelek ismeretében az arab és indiai hajósok könnyedén szeltek át az óceánt.¹¹ Vasco da Gama is csak az arab hajózási ismeretek birtokában, arab tengerészek segítségével tudott eljutni Indiába.¹² Az óceáni utak vagy a Bab el-Mandabon keresztül a vörös-tengeri, vagy a hormuzi szoroson keresztül a perzsa öböl kikötőkbe vezettek. Az előbbiek azután a Níluson felhajózva vezettek Kairón keresztül Alexand-

riába, vagy pedig Mekkán keresztül a hedzsászi partok mentén Damiettába, Alexandriába és Petrába. A Perzsa-öböl felől Baszrából kiindulva szelték át utak a Közel-Keletet; Damaszkuszról elágazva Aleppó, Bejrut és egyéb libanoni és szántóföldi kikötők felé. De vezettek utak egész Kisáziát átszelve Trapezuntba és Burszába is. Ezek az útvonalak nemcsak a kereskedelem, hanem – számtalan le- és elágazásaikkal együtt – a közel-keleti és kisázsiai érintkezési és települési viszonyok vázát is adják.¹³

A római birodalom császárkori időszakában már virágzott a hellenisztikus hagyományokon nyugvó Levante-kereskedelem. A pompában fürdő Róma selymei, bíborszövevei és egzotikus fűszerei egyaránt a levantei kikötőkből jutottak Ostiába. Róma hanyatlásával pedig a bizánci birodalom lett ennek nemcsak közvetítője, hanem fogyasztója is.¹⁴

A római birodalom bukása után a germánok is nagy vásárlóivá váltak a keleti áruknak. Felhalmozott aranyuk a kelet-európai utakon jutott el Bizáncba s onnét tovább Keletre, főképpen Indiába. Itt ez idő tájt hiányok mutatkoztak az aranykészletekben, mivel a Közép-Ázsiában lezajlott politikai események következtében akadoztak az indiaiaknak a szibériai aranybányákkal való kapcsolatai. A normann kereskedők a Volga és Dnyeper mentén haladva érték el a Keletet, s így a varégek közismert vásárlói lettek a bizánci és krími piacoknak.¹⁵ A germán hódítások után átrendeződő Nyugat-Európát az arabok látták el levantei árukkal. A cserébe kifizetett arany tönkretette az európai pénzgazdaságot, s így H. Pirenne¹⁶ kutatásai alapján tudjuk, hogy nagy szerepe volt az európai kora-középkori aranyválság előidézésében. Az aranyválság természetesen kihatott a Levante-kereskedelemre is, de nem jelentette annak teljes tönkremenetelét.

A 13. század folyamán az új aranybányák megnyitása megszüntette az európai aranyhiányt, s ezzel új lendületet vett a Levante-kereskedelem is. S nem véletlen az sem, hogy a 13. század végén és a 14. század elején az itáliaiak: firenzeiek, velenceiek, genovaiak vertek elsőként aranydukátokat.¹⁷ Ekkor már az ő kezükben volt az egész Levante-kereskedelem, de mellettük több város kapcsolódott még e kialakult láncolatba Katalóniától egész Dalmáciáig. A köztük lévő verseny és háborúk következtében differenciált módon szövődtek az egész mediterráneumot behálózó kereskedelem szálai. A levantei kereskedők megragadták a Fekete-tengeren adódó lehetőségeket is. A 13. század során genovai kolóniák jöttek létre a Krímben, a Duna-deltánál és a Dnyeper és a Don torkolatánál.¹⁸ Az itáliai városok természetesen nemcsak a levantei árukkal kereskedtek. Nagy jelentőségű volt a saját ellátásukat szolgáló élelmiszer- és nyersanyag-import is. Tengeri útvonalaiik

mentén a saját uralmuk alá tartozó erődök húzódtak s szolgáltak bázisul a további úton. A genovaiak a Fekete-tengert és Perát tartották kezükben, a velenceiek pedig a Levante felé vezető hajóutak vonalába eső Korfu, Kréta, majd Ciprus szigetét, de a bizánci birodalom széthullásával még újabb és újabb területek jutottak uralmuk alá.¹⁹

A Levante-kereskedelem azonban nemcsak gazdasági kérdés volt, hanem politikai is. Nemcsak annyiban, hogy a keresztes hadjáratok összefonódtak a velencei és genovai érdekekkel és ezt követően kereskedelmi koncessziókat kaptak a szentföldi államokban; hanem a Levante volt az egymással élesen szembenálló két vallás összeütközésének is a színtere. A keresztények csak pápai engedéllyel kereskedhettek a mohamedánokkal. A pápa ugyan könnyedén kiadta ezeket az engedélyeket, de előfordult az is, hogy évekig megtagadta, ám az avignoni fogság, s a pápaság hatalmának szétesése következtében ez nem jelenthetett komoly akadályokat. A korlátozások azonban sok esetben reális veszélyekre is figyelmeztettek. A 14. században már köztudott volt, hogy a velenceiek nemcsak fegyvereket szállítottak a mameluk Egyiptomba, hanem az odaszállított fából épült fel a mameluk flotta és a kiszállított vas és réz is stratégiai jelentőségű volt.²⁰ A velenceiek kereskedelme a mameluk Egyiptommal 1344-ben vett nagy fordulatot. Ettől kezdve állandó járatok indultak Alexandriába. A közvetlen kiváltó ok az volt, hogy a fekete-tengeri kikötőket meglátogató hajók szinte üresen tértek vissza, a mameluk partvidék pedig új lehetőségekkel kecsegtetett.²¹

A szentföldi államok bukása után a keresztes vállalkozások sem tettek túlságosan a Levante-kereskedelemben érdekelt feleknek. A szárazföldi erődök elvesztése után az új háborúk során egy időre a kereskedők előtt lezárult egy-egy jelentősebb útszakasz, ezzel egész Európára kiható krízist vonva maga után. Így például az 1368–69-ben lezajlott ciprusi-mameluk háború során a velenceiek voltak leginkább amellet, hogy a két fél minél előbb békét kössön. Famagusta lezárásával ugyanis megbénult a libanoni és szentföldi kikötők forgalma.²²

A 13–14. században már nemcsak arannyal vásároltak az európaiak a Közel-Keleten, hanem megkezdődött bizonyos áruk exportja. Ezek között a fa, vas, réz, szurok, szappan stb. a legjelentősebb. A 14–15. század fordulóján azonban lényeges változás állott be a Levante-kereskedelemben, megkezdődött a nyugat-európai textiliák exportja.²³ Ezt egyértelműen a Nyugat-Európa és körötte lévő területek közötti technikai különbség tette lehetővé. Habár szebb volt és nehezebb tartósabb is a damaszkuszi és az alexandriai kelme,

mint a kölni vagy a rheimsi, de drágább. Európában ekkor már régen elterjedt a pedálos szövőszék és az energianyerés szempontjából létfontosságú vízimalom. A Közel-keleten továbbra is ezen újítások nélkül dolgoztak, így áraik nem tudták tartani a versenyt az európaiakéval. A velenceiek először ugyan drágább szöveteket szállítottak a Közel-Keletre, amelyeknek a minősége ámulatba ejtette a vásárlókat, ezután kezdték meg a velencei és genovai kereskedők az olcsó flandriai szövetek dömpingjét, amelyek olcsósága tönkretette az egész közel-keleti textilipart.²⁴ Mivel a levantei kikötőkbe Keletről legfőképpen aranyért jutottak el az áruk, néha az európaiaknak fel kellett újítaniuk az aranyfizetést, mert a közel-keleti arany kiáramlása esetén befellegzett volna az indiai-óceáni kapcsolatoknak.

Ám az európai gazdaság vásárlási igényeit nem lehetett kielégíteni a rendelkezésre álló aranykészletekkel. Claude Cahennek teljes egészében igaz van,²⁵ amidőn ebben látja a 14–15. századi nyugat-európai struktúraváltás alapjait. Az arany helyett más csereértéket kellett biztosítani. Ez kezdetben, mint említettük, nyersanyag volt – mivel a tengerre épült Velencének és a hegyek és a tenger közé szorult Genovának nem is volt másra lehetősége. Ugyanakkor a Közel-Keleten az évszázadok során felhalmozódott arany birtokában megvolt a vásárlási kedv. *A helyi ipar azonban a vásárlási igényeket nem tudta kielégíteni.* Ennek következtében az itáliai városoknak a kézműipari termékek szállításában hatalmas lehetőségeik adódtak. Mint említettük – az arany-szűke miatt – rá voltak kényszerítve, hogy valamiféle arany-helyettesítőt találjanak, s ez nem lehetett más, mint kézműipari áru.

Az európaiak keleti kereskedelmének mozgatója viszont a levantei áruk utáni igény volt. Az itáliaiak ezeket nagy haszonkulccsal továbbították az északi piacok felé. Flandriai és saját készítésű árukkal fizettek a Közel-Keleten²⁶, az arabok viszont főként aranyért vásároltak az indiaiaktól.²⁷ Ennek következtében, mint ahogyan korábban a 9–11. század folyamán Európából, úgy most a Közel-Keletről áramlott ki az arany. Mindehhez hozzájárult, hogy az ezüst-arany átváltási arány a 14. század közepétől Ázsiában az ezüst javára tolódott el,²⁸ s ennek következtében megkezdődött az európai és közel-keleti arany eladása az Indiai óceán partjainál. Ezen folyamatok következtében már a földrajzi felfedezések idején – a látszólag még mindig jól menő üzlet ellenére is – a közel-keleti Levante-kereskedelem világban volt, amely kihatott a keleti Mediterráneum társadalmára is. Az itáliai behatolás következtében a helyi kézműipar is visszafejlődött, s a kereskedelmi tőke és a kézműipar összekapcsolódására évszázadokig nem nyílt lehetőség.

A 15. század kezdetén az itáliai városok, főleg a két nagy: Velence és Genova – a mameluk területek kivételével – teljesen ellenőrzésük alatt tartották a levantei partvidéket.²⁹ A széthullott bizánci birodalom utódállamainak uralkodóit hol a velenceiek, hol a genovaiak irányították éppen úgy, mint a ciprusi királyt. Az oszmán törökökkel az itáliaiak kezdetben mint a bizánci pártharcokban résztvevő zsoldos csapatokkal kerültek kapcsolatba. Nem tűntek akkor többnek, mint a többi kisázsiai emírségek. A partmenti törökök ugyan jó hajósok voltak, s kalózkodásuk is közismert volt. Rajtaütéseik során nemcsak a balkáni partokat támadták meg, hanem a Duna torolatában lévő Kiliáig is eljutottak.³⁰ A genovaiak vették fel először a kapcsolatokat az oszmánokkal 1352-ben.³¹ Nekik volt ez elsősorban érdekük, hiszen a számukra nagy jelentőségű Perával szemben lévő ázsiai partokat és Bhityniát megszállták már ekkor az oszmánok. 1354-ben az oszmánoknak sikerült az, ami egyetlen kisázsiai emírátnak sem, megvetették a lábukat Európában. 1354-ben a genovaiak által is támogatott Joannész Kantakuzénosz megsegítésére érkező török csapatok végérvényesen megszállták a földrendés által romba döntött Gallipolit.³² Az időközben kitört velencei-genovai háború is nagyban közrejátszott abban, hogy az oszmánok hamarosan nemcsak a magatehetetlen trákiai partvidéket foglalták el, hanem a Balkán keleti felét is. 1378-ban, majd 1385-ben a genovaiak újabb szerződést kötöttek az oszmánokkal,³³ amely feljogosította őket, hogy oszmán területeken kereskedjenek. A velenceiek a genovaiakkal kötött béke után 1381-ben kötötték az első kereskedelmi szerződésüket az oszmánokkal.³⁴

A velenceiek és a genovaiak mindaddig jó viszonyban voltak az oszmánokkal, míg azok meg nem közelítették a kezükben lévő területeket. Ez elsőként 1391-ben történt meg, amikor elfoglalták a genovaiak kezén lévő Palatiát, Smyrnát és Epheszoszt,³⁵ a velenceiek pedig Albániában kerültek szembe az oszmánokkal.³⁶ Ezt a folyamatot azonban Timur Lenk keleti támadása egy időre feltartóztatta. A széthulló oszmán birodalomban a velenceiek és a genovaiak most ugyanazzal próbálkoztak, mint a hanyatló Bizáncban; vállalkoztak az egymással szemben álló felek megsegítésére kereskedelmi koncessziók fejében. A velenceiek 1403-ban Szulejman Cselebivel, 1411-ben az európai területeket kézben tartó Musza Cselebivel, majd végül a harcokból győztesen kikerülő Mehmed Cselebivel kötöttek kereskedelmi szerződést 1419-ben.³⁷ Az újból regenerálódó oszmán birodalommal azonban Velence nem tudta felvenni a harcot. A tengerek királynőjének Luxemburgi Zsigmond és a vele szövetséges genovaiak ellen kellett összpontosítania minden erejét. Ugyanakkor foganatja lett Zsigmond király azon tervének

is, miszerint Közép-Európa levantei árukkal való ellátását Keletről a fekete-tengeri genovai kolóniák segítségével kívánta megoldani, hogy kiküszöbölje a velencei közvetítést, s így gazdasági nyomást is gyakoroljon a városállamra. A fekete-tengeri genovai kolóniáknak ekkor új lehetőségeik adódtak. A szállítmányaik szárazföldi utakon indulhattak el Kiliából, Akkermanból, Szudakból és Kaffából Moldván és a krími kánságon keresztül Magyarország és a lengyel-litván állam felé. A Don torkolatában lévő velencei kolónia, Tana lakói nem sokat zavarhatták ezeket a kapcsolatokat. Ám a németországi piacok ellátása nem valósulhatott meg ezen az úton, s Zsigmond kénytelen volt ismét megengedni a velenceieknek a német-római birodalmon belüli kereskedést.³⁸ Ám Zsigmond király terve nagyban hozzájárult ahhoz, hogy a genovai fekete-tengeri kolóniák újraéledjenek, s mind komolyabb kereskedelmi tevékenységet fejtsenek ki. Kereskedelmi lehetőségeik ekkor már szinte teljesen az oszmánokon múltak. A Boszporusz lezárásával a törökök bármikor elvághatták volna a földközi-tengeri kapcsolataikat, ami nemcsak az anyavárossal való kapcsolatokat korlátozta volna, hanem a mamelukokkal való érintkezést is. Ez a genovaiakat jelentős bevételektől fosztotta volna meg, hiszen a mameluk Egyiptom rabszolgaellátását ekkor már leginkább a genovaiak biztosították; de érdekelt volt e nem éppen keresztényi üzletben Velence is.³⁹

A 15. század első felére tehető a közel-keleti kereskedelmi utak átrendeződése. A Kisázsia átívelő utak célpontja az oszmán birodalom fővárosa, Bursa lett. Nemcsak az Erzenrum-Erzincan-Tokat-Ankara-Eskişehir, hanem az Aleppo-Adana-Konya-Akşehir-Kütahya útnak is az lett a célpontja, amely tulajdonképpen a Jeruzsálembe és a Mekkába vezető zarándokútnak volt egyik szakasza. Ez utóbbi utat járta be 1432-ben Bertrandon de la Brocquière is, aki útja során Burszában több genovai kereskedővel is találkozott.⁴⁰ Schiltberger, egy másik utazó tudósítása szerint Bursa selyemkereskedelme és selyemipara a 14. század végén jelentősebb volt nemcsak a krím-félszigeti Kaffáénál, hanem Damaszkuszénál is.⁴¹ Ekkor már a giláni és az aszterabadi selymet leginkább csak Burszába szállították. Valószínűleg a selyemkereskedelem következtében megnövekedett forgalom okozta azt is, hogy megnövekedett a burszai fűszerforgalom is.⁴²

Az ankarai csatavesztés „megtépázta” az oszmán birodalmat, de már I. Mehmed alatt megkezdődött a birodalom erejének teljes helyreállítása. II. Murád 1422-ben már meg tudta ostromolni Bizáncot, s a bizánciakat újból az oszmán hűbéresség elismerésére tudta kényszeríteni. 1423-ban a bizánciak átadták a velenceieknek a szaloniki kikötőt. Ez sértette az oszmán

érdekeket, s megkezdődött az 1430-ig tartó velencei-török háború, aminek végén a már egyszer 1394-ben elfoglalt város ismét török kézre került.⁴³ Ekkor úgy tűnt, hogy az oszmán expanzió főleg a velenceieket fogja kiszorítani az égei-tengeri szigetekről és a Peloponnészoszról, s a genovaiak meg tudják őrizni régi kiváltságait. Isztambul elfoglalása után a perai genovai kolónia jogain semmiféle csorba nem esett.⁴⁴ Az újabb velencei-török háború (1463–1479) pedig felszámolta a velenceiek égei-tengeri és görögországi pozícióinak jórészét.⁴⁵

A törökök sikereihez nagyban hozzájárult ez idő tájt az, hogy már jelentős flottával rendelkeztek. II. Mehmed flottaépítő politikájával megalapozta a földközi-tengeri oszmán expanzió lehetőségét.⁴⁶ A kiépült flotta könnyedén elfoglalhatott távolabbi területeket is. 1475-ben a krími genovai kolóniák (Kaffa, Szudak, Mangup) is oszmán uralom alá kerültek. Kellőképpen megrettentette az idegen kereskedőket az a hír, hogy a törökök a meghódított Kaffa genovai származású lakóit rabszolgának akarták eladni.⁴⁷ Hamarosan azonban Akkerman és Kilia, majd a velenceiek kezében lévő Tana is oszmán uralom alá került.⁴⁸ Ez azonban nem jelentette a keleti kereskedelem végét, mint ahogyan sokan vélték, s a kaffai példával állításukat igazolták is. Számtalan adatunk van arra, hogy az idegen kereskedők éppen úgy felkeresték az oszmán birodalom piacait, mint korábban. Igaz, hogy a Mediterráneumot középen egy vonal választotta ketté: keresztény és mohamedán világra. Erről elmondhatjuk, hogy birodalmi és kulturális határ volt, de gazdasági egyáltalán nem. A szembenállás nem bénította meg a kereskedelmet. Erre példát találhatunk a Mohács előtti végvári vonal tanulmányozása közben, de a magyarországi török hódoltság vizsgálatakor is. Az 1514. évi szendrői török vámnapló tanulsága szerint ugyanúgy találhatunk belgrádi szerb vagy török alattvaló kereskedőket Temesvárott, mint magyar, illetőleg török alattvalókat Szendrőn vagy Belgrádban.⁴⁹ Az érintkezési viszonyok csak közvetlen a háború idejére szakadtak meg. Nem véletlen az sem, hogy a háborúkat lezáró békek mindig tartalmaznak kereskedelmi záradékokat.⁵⁰ Tehát ne próbáljuk felfogni az oszmánok és a kereszténység viszonyát állandó háborúként, mint ahogyan nem volt az a mamelukokkal való viszony sem.

A keresztény-mohamedán világ ellentétes ideológiája következtében a szembenállás ténye hangsúlyozottan jelentkezett mind a korabeli, mind a későbbi évek politikai gyakorlatában. Természetesen voltak 15–16. századi „hidegháborús” tendenciák, ám a megosztott Európa ill. a főleg megosztott Itália sohasem reagált azonosképpen az oszmánok térnyerésére. A kapszola-

tok rendezése mindkét félnek létérdeke volt. A „hiánygazdaság” előbb-utóbb (inkább előbb) rákényszerítette az oszmánokat – de korábban a mamelukokat is – itáliai kapcsolataik rendezésére. A számukra létfontosságú árukat sohasem ők, hanem az itáliaiak hozták. Fel sem merült ennek a fordítottja.

Isztambul elfoglalásával a keleti utak végpontja Bursza helyett Isztambul lett.⁵¹ A 15. század elején megkezdődött folyamatok teljesebben a század második felében. A közel-keleti utak között a Kisázsia felé vezető útvonalak váltak a legjelentősebbekké. Ezt látszik igazolni az is, hogy 1479-ben és 1481-ben indiai ágensek érkeztek Isztambulba, hogy megszervezzék a fűszerek és egyéb indiai áruk állandó szállítását.⁵² A Burszába érkező aleppói arab kereskedők között nem egyedüli volt Hadzsi Abu Bekr, aki 200.000 akcse (kb. 4.000 velencei dukátnak vagy magyar aranynak megfelelő) értékű árut hozott.⁵³ Mint említettük, a perzsiai selyemszállítások végpontja volt ekkor már Bursza. A nyersselyemnek azonban csak kis részét dolgozták itt fel, nagy részét firenzei kereskedők szállították tovább Itáliába.⁵⁴

Az 1499–1502. évi velencei-török háború zavarokat okozott a velencei kereskedelemben. Ez a háború nemcsak az oszmánokkal való kereskedelmet gátolta meg, hanem a mameluk Egyiptommal való kereskedést is korlátozta. A háború fő színtere az Adriai-tenger bejárata volt, ahol a II. Bajezid szolgálatába állt kalóz, Kemál Reisz jelentős sikereket ért el, elfoglalta Negropontét, Modont és Koront, a Kréta és Ciprus felé irányuló hajózás legfontosabb velencei bázisait.⁵⁵

A velencei-török háború okozta Levantei zavarok is közrejátszhattak abban, hogy a portugál hajósok megpróbálták megtenni ismét Vasco da Gama veszélyes és kétes sikerű indiai útját. 1500-ban 13 hajó indult el Lisszabonból Indiába Pedro Gabral vezetésével. A portugálok azonban nagyon jól tudták, hogy az Indiai-óceánon kemény harcok várnak rájuk, mert az Indiával való kereskedelmen éberen örködött a Mameluk Egyiptom.⁵⁶

1498-ban Vasco da Gama az indiai-óceáni hajózás titkainak a birtokában nagy veszteségek árán eljutott Indiába. Kalikutban a portugál hajókat megtöltötték fűszerekkel, s a portugálok számára új lehetőségek adódtak. Ezek azonban csak akkor válhattak *valódi lehetőségekké*, ha a portugál flotta biztosítani tudja a Perzsa-öböl és a Vörös-tenger bejáratának az ellenőrzését. Így széttorhették vagy korlátozhatták azokat az évszázados indiai-óceáni kapcsolatokat, amelyek századokon át biztosították egy kialakult közvetítő lánc révén Európa fűszerellátását. Hogy ezt elérjék, a Hormuzi-szorosnál és a Bab el-Mandab-nál kellett megvetni a lábukat. A mamelukok és a portugál-

lok között több, mint egy évtizedes harc vette kezdetét. A mamelukok a jemeniek és egyes indiai fejedelmek segítségével kezdetben sikereket értek el. 1508-ban szétverték a portugál flottát India partjainál, Soulnál.⁵⁷ A portugáloknak azonban 1510-ben sikerült megszerezniük Goat, 1511-ben Malakát, 1514-ben Hormuz szigetének elfoglalásával pedig a Hormuzi szoros ellenőrzését.⁵⁸ Igaz, hogy 1513-ban az Adent ostromló portugáloknak sikertelenül kellett visszavonulni, de ekkor már mégis hosszabb időre le tudták zárni a Bab el-Mandab-ot.⁵⁹

A portugálok ezen pozíciói következtében Alexandria fűszerellátása akadozott, amivel együttjárt az áruk nagyarányú emelkedése.⁶⁰

Miközben a mamelukok a Vörös-tenger bejáratánál harcoltak a portugálokkal, Szelim szultán megindította egyiptomi hadjáratát. A háború évei további zavarokat okoztak a levantei fűszerkereskedelemben. A fűszerárak az oszmán birodalomban is növekedtek. 1516–17-re, ahogyan a gyurgyevői vámnaplóból tudjuk, 1800 akcséra emelkedett egy kantár bors ára, ez 80%-os áremelkedést jelent az 1502. évihez képest.⁶¹

A fűszerár-emelkedés természetesen nem érintette a portugálokat, akik ekkor már teljes egészében megszerezték Németalföld és Anglia fűszerellátását. A velenceiek fűszerszállítása az indiai-óceáni küzdelmek és az oszmánoknak a szafaviada Iránnal való harcai következtében egyre akadozott. A bécsi kereskedők, akik eddig mindig Velencében vásároltak, 1512–13-ban Antwerpenbe küldték az ágenseiket,⁶² hogy onnét szervezzék meg a fűszerellátást. Nem lényegtelen megjegyezni azt sem, hogy ezek azok az évek, amikor a magyar réz forgalma jelentősen megnövekedett Antwerpenben.⁶³ A velenceieket az a veszély is fenyegette, hogy a genovaiak – akik ekkor már kellőképpen érdekeltek voltak a portugál vállalkozásokban, egész Itáliát ellátják portugál fűszerekkel. A velenceiek nagyon tisztán látták a portugálok adta lehetőségeket, s 1527-ben fel is ajánlották a portugáloknak, hogy Indiából egyenesen Velencébe szállítsák a fűszereket, s ők majd vállalják a további szállítás megoldását.⁶⁴

Mindezek ellenére azonban a Mediterráneumot nem lehetett kiiktatni az Indiával folytatott kereskedelemből. Két okból sem. 1. Sem a portugálok, de a 17. század folyamán az angolok sem tudták teljesen megvalósítani nemcsak a szárazföldi, hanem még a tengeri utak teljes ellenőrzését sem. Az indiai és az arab hajósok továbbra is eljutottak a Vörös-tengerre és a Perzsa-öbölbe egyaránt. 2. Az Indiával folytatott kereskedelem fő mozzgatói az arany, ezüst és bizonyos földközi-tengeri és arabiai áruk voltak.⁶⁵ Az arany és az ezüst a portugálok számára, amíg az amerikai ezüsbányák azt ontották,

könnyen hozzáférhető volt, de a földközi-tengeri korallok és a sáfrány, az egyiptomi ópium s az arabiai tömjén s egyéb látszólag jelentéktelen áruk tovább éltették a Levántével való indiai kapcsolatokat. Lassan az is bizonyosodott, hogy a fűszerek sokat veszítenek minőségükből a hosszú tengeri utakon, s a szárazföldi szállításuk sokkal előnyösebb, s ez nagyban közrejátszott abban, hogy bekövetkezett a 16. század második felében a Levante-kereskedelem reneszánsza.⁶⁶

A portugálok egy ideig élvezhették a mameluk Egyiptom szétesése következtében kialakult egyeduralkodást, ám nem sokáig. Az oszmánok a mamelukok örökébe kívántak lépni, és megpróbálták kiterjeszteni az uralmukat az Indiai-óceánon. 1527–28-ban Szelman Reisz ellenőrzése alatt tartotta az Adeni-öblöt.⁶⁷ A jemeniek azonban nem örvendtek túlzottan az oszmánoknak, s amikor 1530-ban Musztafa Bajrám megostromolta Adent, a város lakossága a portugálokhoz fordult segítségért. Ezt követően Musztafa Bajrám egészen Indiáig hajózott, a gudzsarati partokon lévő Diunál sikeresen verte vissza a portugálok támadásait. Azonban az indiai viszonyokba a távoli oszmán birodalom nem tudott beleavatkozni. A nagy mogul támadásainak kitett gudzsarati szultán a portugáloktól kapott segítséget, s ennek fejében megengedte, hogy erődöt építsenek Diuban.⁶⁸ 1538-ban Hadim Szulejmán pasa megsarcolta az adeni partokat és eljutott egészen az indiai partokig. Elfoglalta Diu-t is, de a portugál erőddel már nem bírt.⁶⁹ Az oszmánok 1546-ban megszerezték Baszrát, s ezt követően megpróbálkoztak a hormuzi szoros elfoglalásával is.⁷⁰ Az oszmánok egyik legnagyobb sikere a Vörös-tengeren Piri Reisz nevéhez fűződik, aki 1551-ben elfoglalta Adent. Ezt követően sikerült elfoglalnia az omani Maszkat kikötőjét is. Belekezdett Hormuz ostromába, de nem bírt a portugálokkal, s hajói elvesztése után visszatért ugyan Kairóba, de a selyemzsinórt nem kerülhette el.⁷¹ 1554-ben Szejdi Ali Reisz ismét India partjaiig jutott. Az oszmánok azonban inkább Európa felé összpontosították erőiket, s Hajreddin Barbarossa földközi-tengeri flottája nagyobb jelentőségű volt számukra, mint az indiai-óceáni. Baszra és Aden elfoglalásával az egész Közel-Kelet az oszmánok kezébe került, ezt a pozíciójukat évszázadokon keresztül megvédték. Abban, hogy más erők évszázadokig nem tudták megvetni itt lábukat, nagy szerepe volt annak, hogy az Indiai óceán hamarosan a portugál-angol, majd az angol-holland vetélkedés színterévé vált.⁷²

Már felvázoltuk, hogy mi volt a lényege annak a koncepciónak, miszerint az oszmán birodalom elzárta a Kelettel való kapcsolatokat. Ha a velencei és egyéb itáliai levéltárak anyaga adott már bizonyos támpontokat ah-

hoz, hogy a Levante-kereskedelem 1453. és 1517. után is folytatódott, s hogy az 1500–1520. közötti évek okozta krízist már a harmincas években kiheverte, mégis ezen a képen még sokat változtathatnak az oszmán források. Ugyanakkor az is kiderült, hogy egy-egy év kereskedelmi viszonyai alapján nem szabad hosszabb távra is érvényes megállapításokat tenni. A levantei viszonyokra a török-perzsa, török-portugál, valamint az indiai-óceáni és az indiai viszonyok együttes vizsgálata során rajzolódhat ki csak reális kép. Az oszmán birodalom és a Levante kutatása összefügg bizonyos tudománytörténeti kérdésekkel is. Az oszmanisztika is – egy-két kivételtől eltekintve – csak a nagyjelentőségű 1954. évi Cambridge-i Orientalisztikai Kongresszus óta tulajdonít nagyobb jelentőséget a gazdaságtörténetnek. A felvetett problémák fontosságára már Halil Inalcik – akit méltán nevezhetünk Ö.L. Barkan mellett az oszmán gazdaságtörténet megteremtőjének, – többször felhívta a figyelmet. Munkássága során ő volt az oszmanisták között az első, aki oszmánli forrásokra hivatkozva bizonyította be a heydi koncepció helytelenségét. Az oszmán birodalomnak a Levante-kereskedelem történetében betöltött esetleges korlátozó vagy serkentő hatásának teljes megvilágosítása csak kvantitatív adatok felhasználásával oldható meg. Szerecsénkre fennmaradt a levéltárakban egy-két olyan vámnapló, amelyek segítségével minderre lehetőségünk nyílik. A bécsi levéltárakban található, Magyarországra vonatkozó vámnaplókon kívül több vámnapló maradt ránk a 16. század elejéről az Al-Dunáról Kiliából, Tulcsából, Gyurgyevóból, Szendrőből.⁷³ (Részünkről eddig az 1515–1517. évi tulcsai vámnapló feldolgozását végeztük el.) Az al-dunai vámnaplók nemcsak azért érdekesek, mert a maguk nemében a kaffai után a legrégebbiek, hanem azért is, mert a Balkán legkorábbi ilyen jellegű összefüggő forrásai. Vizsgálatukkal mérhető le egy-egy adott időszakban a levantei áruk kelet-európai forgalma. Ez a kérdés a magyar gazdaságtörténet szemszögéből is igen fontos, ugyanis Brassónak és Nagyszebennek, mint ahogyan Pach Zsigmond Pál e tárgyban írt tanulmányaiból ez elének tárul⁷⁴ – rendkívül nagy jelentősége volt a levantei áruk magyarországi forgalmazásában, amely áruk viszont az al-dunai átkelőhelyeken keresztül az oszmán birodalom területéről származtak.

A török vámnaplók között azonban a legjelentősebb az 1624–1629. közötti évekből származó alexandrettei vámnapló. Alexandrette Aleppó ki-kötője volt, s így az egyik legjelentősebb levantei kereskedelmi csomópont viszonyait tükrözi. (A vámnaplót Káldy-Nagy Gyula már évekkel ezelőtt feldolgozta, s munkája jelenleg kiadás előtt áll.⁷⁵) A vámnaplóból egyértelműen kiderül, hogy a 17. század elején már nemcsak velenceiek jártak a le-

vantei kikötőkbe, hanem az angolok, franciák és a hollandok is. Nagyon találóan idézi Káldy-Nagy Gyula a levantei kereskedelem hanyatlásával kapcsolatban a francia kereskedelmi társaság véleményét, miszerint a Levantei kereskedelem „a legjövendelmesebb az egész királyságban”.⁷⁶

Ezzel eljutottunk ahhoz a már korábban felvetett gondolathoz, hogy miközben a Levante gazdasági világának váza még évszázadokig fennmaradt, betört e szerkezetbe a maga rácsaival a világkereskedelem is. A francia, holland és angol hajók összegyűjtötték ugyan az India és Irán felől eljutott árukat, de megkezdték a partvidék olcsó nyersanyagainak a felvásárlását is az olcsó kersey⁷⁷ (karasia) és egyéb dömpingárúkért cserébe, megrekesztve ezzel az amúgy is alacsony szinten álló kézműipar fejlődésének a lehetőségét. A világkereskedelem szálai ezt követően teljes egészében befonták az oszmán birodalmat, s a birodalom a periféria szabályainak megfelelően egyre szegényedve a nemzetközi politikai viszonyok játékszerévé vált.⁷⁸

Az oszmán birodalom és a Levante-kereskedelem kapcsolata azonban sem térben, sem időben nem ragadható meg csak ezen két tényező elemzésével. Az újabb hódításokkal újabb és újabb területek kapcsolódtak be a birodalomba. Az idő múlásával viszont más és más világtörténelmi folyamatok hatottak az oszmán birodalom gazdasági és társadalmi életre. A kialakuló birodalom ab ovo magában hordozott egy sajátos szerkezetet. A letelepedő nomadizáló oszmán törököknél éppenúgy voltak kereskedők, mint más nomádoknál. Ezek, ahogyan a nomád állam új szerkezetet vett fel, vele változva váltak birodalmi török kereskedőkké. A 16. század eleji török vámnaplókban szereplő törökök nem egyszerre, nem hirtelen váltak kereskedőkké, hanem egy folyamat eredményeként, amelyet csak akkor érthetünk meg, ha beleágyazzuk a nomádok letelepedésének s arab-szelidszuk állammá válásának folyamatába. A török kereskedők a birodalom gazdasági világában a fénykorban már meghatározott szerepet töltöttek be: az ő vállukon nyugodott teljes egészében Isztambul élelmiszerellátása,⁷⁹ de a külfölddel való kereskedelembe alig kapcsolódtak be.

Már az iszlám felvételével tovább nőtt az oszmánok számára a kereskedelem jelentősége, annak kereskedő szelleme következtében. A közel-keleti hódítások során maga az arab kereskedő-világ is a birodalom tartozékává vált. Szerepük nemcsak a kisázsiai részekkel való kapcsolattartásban volt nagy, hanem a Levante-kereskedelem láncolatában is. Az arab kereskedők viszonyainak elemzése az indiai-óceáni viszonyok vizsgálata felé visz bennünket, hiszen évszázadokig az arabok voltak a közvetítők Európa és India között.⁸⁰

Az oszmán birodalom kisázsiai és balkáni hódításai révén bekapcsolta kereskedelmi rendszerébe az autonóm jegyekkel bíró bizánci és balkáni kereskedelmi hálózatot is, amely Kelet-Európa és a Levante gazdasági világhoz egyaránt kötődött, s olyan közvetítő szerepet játszott Közép- és Kelet-Európa felé, mint az arabok a Levante és India között.⁸¹

A Levante-kereskedelem befonta az egész Földközi-tenger medencéjét. A Velence-centrikus gazdasági világ, amely ugyan szinkron jelenségeket mutathat a Földközi-tenger nyugati medencéjével, mégis inkább a keleti térségben jött létre. A Levante-kereskedelem szinte egyszerre volt kapcsolatban az arab, a török, a kisázsiai görög és a balkáni kereskedőkkel, akik azonban egymással is kapcsolatban álltak (még az arabok is a balkániakkal). Az egymásrahatások foka azonban mindig változott és azt is el kell mondanunk, hogy nem mindig volt egyforma. Az egész működő rendszer szinte minden egyes tagját a 16. század első felében egy újabb hatás érte, a világkereskedelem hatása. Az utóbbi egyszerre befolyásolta a török, balkáni, az arab, a kisázsiai görög kereskedelmet és mindezek kelet-közép-európai és indiai-óceáni viszonyait és a rájuk ható itáliaiak kereskedelmét egyaránt.

Mindezek után hangsúlyoznunk kell azt is, hogy az oszmán birodalom és a Levante-kereskedelem kapcsolatának vizsgálatakor csak ezen jellegzetes távolsági kereskedelmi rendszert tettük vizsgálat tárgyává. A helyi, főleg a városok ellátását szolgáló kereskedelem s a rájuk „pénzszerzési árucseréje” most nem tartozott érdeklődésünk körébe.⁸² Csak részben érintettük a kérdést, hogy az oszmán birodalom önálló gazdasági világ-e vagy sem. Az oszmán birodalmat átszelő Levante-kereskedelem a török, arab, balkáni járulékaik egyaránt egy különálló, külön vizsgálható gazdasági rendszert alkottak, amelyek mozgatói kétségtelenül Velencében voltak, ugyanakkor sohasem voltak mentesek az előbb felvázolt folyamatok hatásai alól. A távolsági kereskedelem szálai átszöve az oszmán birodalmat, nagy hatással voltak a társadalom, a gazdaság és a kultúra egyes rétegeire a birodalom bizonyos régióiban. Hatásuk fokától függően nagy szerepük volt abban, hogy néhol a birodalom lényegétől elütő, új lehetőségek csíráit hordozó kereskedelmi vagy kulturális központok jöjjenek létre, s hogy megteremtsenek egy, a Mediterráneum szűrőcsatornáin átjutó „modern európai világgal” kapcsolatot tartó új, de vékony társadalmi réteget.⁸³ Azonban mindezen kevés lehetőség nyílt. A világgazdaságba bekapcsolódó oszmán birodalom már a Mediterráneum gazdasági világába is meghatározott hierarchia szerint tagolódott. A világgazdaságba való bekapcsolódás, amely mind az előbbi rendszeren keresztül, mind közvetlenül történt, újabb meghatározott hierarchiát hozott

magával. A rendszerben az oszmán birodalom a világgazdaság központi területeinek perifériájává (nyersanyagellátójává és ipari piacává) vált. Angol, holland és francia hajók keresték fel a török kikötőket, s bonyolították le a cserét a helyi eladók számára kedvezőtlen arányeltolódással.⁸⁴ Az oszmánok kereskedelme megmaradt a spekuláció – a magasabb áron való eladás – szintjén. Tőkájük megmaradt örök kereskedelmi tőkének, meg sem próbálva a fogyasztási igények helyi erőkből való kielégítését.⁸⁵ A „spekulációs kereskedelem” mindig megtalálta azt a szálát (szinte a 20. századig), ahol lehetőségei adódtak. A vasútépítések koráig az alig megközelíthető területek ellátását sajátította ki magának; sőt az oszmán birodalom kereskedői szinte a 19. század végéig nagy szerepet játszottak Kelet-Közép-Európa gyarmatárúkkal való ellátásában. A spekulációs tőke csak a „világkapitalizmus” teljes behatolásakor (t.i. a centrum kitágulásakor) vetette le korlátait, beolvadva abba és ezzel részt vállalva a társadalmi struktúra átalakításában.

A világgazdaságba való bekapcsolódás tehát egy meghatározott hierarchia elfogadását jelentette, amely, mint ahogyan Közép-Kelet-Európa esetében is ismerjük, bizonyos belső fejlődési tendenciák elfojtását hozta magával. A perifériává válás tendenciájára, ill. annak lényeges jegyeire Pach Zsigmond Pál már 1970-ben felhívta a figyelmet.⁸⁶

A Közép-Kelet-Európára, ill. Magyarországra vonatkoztatott megállapításokból kitűnik, hogy a mezőgazdasági áruk kezdeti piacokonjunktúrája rendkívül regresszív módon ütött vissza. A „második jobbgátság” kialakulásával jelzett, s jól ismert folyamat struktúrájában tette mássá (a nyugatitól eltérővé) a magyar társadalmat. Illetőleg meggátolva a – csírájában meglévő – nyugati modell követését. Ezek után érthető, hogy az oszmán birodalom (s Velencét leszámítva az egész Mediterráneum) szinte akcideneciájává vált a világgazdaságnak, hiszen annak – akkor még észre sem vehető káros megnyilvánulásainak – még egy nyugatibb szerkezet (az oszmánli-hoz viszonyítva a magyar egyértelműen az volt) sem tudott gátakat szabni.

Jegyzetek

1. W. Heyd, *Geschichte des Levantehandels im Mittelalter* 1–2, Stuttgart 1879, 604, 781.
2. A.H. Lybyer, *The Ottoman Turks and the Routes of Oriental Trade*. *The English Historical Review*, 1915, 581–583.
3. F. Lane, *Venetian Shipping During the Commercial Revolution*. *American Historical Review* 1933, 219–237. u.ő. *The Mediterranean Spice Trade*. *American Historical Review* 1940, V. *Magelhaes-Godiño, L'Economie de l'empire portugais aux XV^e*

- et XVI^e siècle. Paris 1969, 560.; E. Ashtor, Profits from Trade with Levant in XV. Century. Bulletin of the School of Oriental and African Studies, 1975, 2, u.ő. Observations on Venetian Trade in the Levant in the Fifteenth Century. The Journal of European Economic History 1976, 3, 250–275. Cl. Cahen, L'histoire économique et sociale de l'Orient musulman médiéval. Studia Islamica 1955, 93–115. magyarul: a Világtörténet 1982, 4, 34–52. F. Braudel, La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'Époque de Philippe II. Paris 1949. 1160 A könyvnek az angol fordítását használtam. The Mediterranean World and the Mediterranean World in the Age of Philip II. 1–2, New York–Cambridge stb. Harper Colophon Books, 1976, 1375
4. M. Malowist, O społecznych aspektach wczesnej ekspansji kolonialnej, Przegląd Historyczny 1963, 1, 20–38.
 5. Heyd i.m.
 6. Braudel i.m. I, 543–568. H. Inalcik, Bursa and the Commerce of the Levant. The Journal of the Economic and Social History of the Orient 1960, 131–147.
 7. V. Barbour, Dutch and English Merchant Shipping in the Seventeenth Century. The Economic History Review, 1930, 261–90.
 8. Az oszmán birodalom, mint autonóm gazdasági egység (világ) vitatott oszmanista és gazdaságtörténetész körökben. Elsőként Halil Inalcik vetette fel, L'Empire Ottoman. Actes du premier Congrès International des Études Balkaniques et Sud-Est Européennes III, Sofia 1969, 87–88.
 9. A Levante szinte századunkig nem csak a levantei partvidéket jelentette, hanem az oszmán birodalmat – beleértve a Balkánt – is.
 10. H. Inalcik, The Ottoman Empire. The Classical Age 1300–1600. London 1975, 129–132. A középkori fekete-tengeri viszonyokról részletes felvilágosítást ad két 15. századi itáliai utazó: Josafa Barbara and Ambrogia Contarini, Travels to Tana and Persia ed. S. Alderley, London 1873, 27, 28, 29, 140.
 11. Az indiai-óceáni kereskedelemről áttekintést ad Buda Géza, Kelet-Afrika és a Kelet. Világtörténet 1981, 1, 40–46. A kérdés részletes kifejtése G.F. Hourani, Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times. London 1951. 131; D.S. Richards, Islam and Trade of Asia. Oxford 1970; G.R. Tibbets, Arab Navigation in the Indian Ocean before the coming of the Portugese. London 1971.
 12. J. Engel, Von den spätmittelalterlichen respublica christiana zum Mächte-Europa der Neuzeit. Handbuch der europäischen Geschichte. Herausgegeben von Th. Schieder. 3. Band. Stuttgart 1971, 89.
 13. A közel-keleti és közép-ázsiai kereskedelmi utakról kiváló áttekintést ad J. Engel, Grosser historischer Weltatlas. München 1967, Zweiter Teil, és H. Inalcik, The Ottoman Empire i.m. 122–123.
 14. A.R. Lewis, Naval Power and Trade in the Mediterranean, A.D. 500–1100. Princeton 1951, 271
 15. R.S. Lopez, Le problème des relations anglo-byzantines du septième au dixième siècle. Byzantion 1948, 139–162. valamint G. Vernadsky, Relations byzantinorusses au XII^e siècle. Byzantion 1927/28, 260–269.
 16. A Pirenne által kirobantott vita elemzése: R. Lopez, Mohammed and Charlemagne, a Revision. Speculum 1943, 14–39.

17. M. Bloch, Le probleme de l'Or au Moyen Age. Annales 1933, 1, 4–5. Magyarul M. Bloch, A történelem védelmében. Bp. 1974, 236–37.
18. A latin császárság szétesése után a niceiakkal kötött szerződések következtében tudtak a genovaiak behatolni a Fekete-tengerre. A leghíresebb kolóniájuk Kaffa (ma Feodoszija) volt. M. Balard, Gênes et l'Outre-Mer. Paris 1973. 420; G.J. Brătianu, Actes de notaire Génois de Péra et de Caffa de la fin du trezième siècle. Bucarest 1927, 375; u.ő. Recherches sur le commerce Génois dans la Mer Noire au XIII^e siècle. Paris 1929. stb. A Legújabb összefoglalás M. Balard, La Romanie Génoise (XII^e – début du XV^e siècle). Rome 1978, 1–2, 1007. A Dnyeper torkolatánál lévő Moncastro avagy a török Akkermanra illetve a Duna torkolatánál lévő Licostomo-Kiliára – vonatkozóan N. Iorga, Studii istorice asupra Chiliei si Cetatii Albe. Bucuresti 1899, 418. Az Azovi tengernél lévő velencei kolóniáról: M. Berindei – G. Veinstein, La Tana-Azaq de la présence italienne a l'emprise Ottomane (fin XIII^e-millieu XVI^e siècle). Turcica 1976, 110–201.
19. J. Heers, Gênes au XV^e siècle. Paris 1961, 739; H. Kretschmayr, Geschichte von Venedig. Gotha 1920, 2. Band. 179–242. R. Cessi, Venice to the Eve the fourth Crusade. The Cambridge Medieval History. Volume IV. The Byzantine Empire. Edited by J.M. Hussey. Cambridge 1966, 251–274. K.M. Setton, The Latins in Greece and the Aegen from the Fourth Crusade to the End of the Middle Ages. u.o. 389–430.
20. Ashtor, Observations... i.m.
21. F.C. Lane, The Venetian Galleys to Alexandria, 1344. Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege I: Mittelmeer und Kontinent. Festschrift für H. Kellenbenz. Herausgegeben von J. Schneider. Bamberg 1978, 431–440.
22. P.W. Edbury, The Crusading policy of King Peter I of Cyprus, 1359–1369. The Eastern Mediterranean Lands in the Period of the Crusades. Edited by P.M. Holt. Warminster 1977, 90–100.
23. Ashtor, Observations... i.m.
24. u.o.
25. Cl. Cahen, Quelques mots sur le déclin commercial du Monde musulman a la fin du Moyen Age. Studies in the Economic History of the Middle East. ed. M.A. Cook. London 1970, 35–36. Magyarul: Világtörténet 1982, 2, 94.
26. Ashtor, Observations... i.m. több itáliai hajó teljes árukészletéről ad felsorolást.
27. Magelhaes-Codiñho i.m.
28. u.o.
29. Kretschmayr i.m. Balard i.m.
30. I.H. Uzunçarşılı, Osmanli tarihi. I. Ankara 1972, 67–68.
31. Uzunçarşılı i.m. 231.
32. P. Charanis, Internal strife in Byzantium during the Fourteenth Century. Byzantion 1940/41, 347–349.
33. Uzunçarşılı i.m. 232.
34. u.o. 228.
35. M. Silberschmidt, Das orientalische Problem zur Zeit der Entstehung der türkischen Reiches nach venezianischen Quellen. Beiträge zur Kulturgeschichte des Mittelalters und der Renaissance. Herausgeben von W. Goetz. Band 27. Leipzig–Berlin 1923, 206.

36. A. Gegaj, L'Albanie et l'invasion turque au XV^e siècle. Paris-Louvain, 1937, 48–58.
37. Uzunçarşılı i.m. 229.
38. Pach Zsigmond Pál, A Levante-kereskedelem erdélyi útvonala I. Lajos és Zsigmond korában. Századok 1975, 1, 1–31.
39. Tardy Lajos, A tatárországi rabszolgakereskedelem és a magyarok a 13–15. században. Bp. 1980, 59–121. A kérdés kiváló összefoglalását adja. Ugyanitt megtalálható mind a régebbi, mind a kurrens szakirodalom felsorolása.
40. Bertrandon de la Brocuquière, Voyage d'outre mer et retour. Edit. Ch. Schefer. Paris 1892, 135, 137.
41. J. Schiltberger, Eine wunderbarliche und kurzweilige Historie... Leipzig é.n. 61–64.
42. H. Inalcik, Bursa and the Commerce of the Levant. The Journal of the Economic and Social History of the Orient 1960, 131–147.
43. Uzunçarşılı i.m. 408–409.
44. Uzunçarşılı i.m. II, 128.
45. i.m. 111–125.
46. A.C. Hess, The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453–1525. American Historical Review 1970. 1892–1919.
47. C. Orhonlu, Kefe, Kafa, Kaffa. The Encyclopaedia of Islam. New Edition. Ed. by E. van Donzel, B. Lewis and Ch. Pellat. Leiden 1978, IV, 868–870.
48. N. Beldiceanu, La conquête des citées marchandes de Kilia et de Cetatea Albă par Bayazid II. Südost-Forschungen 1964, 36–90.
49. Isztambul, Başbakanlık Arşivi, Maliye No. 30.
50. Hóvári János, Az 1515–17. évi tulcsai török vámnapló. Történelmi Szemle 1981, 448–449.
51. Inalcik, Bursa nad the Commerce of Levant... i.m.
52. i.m.
53. i.m.
54. i.m.
55. Uzunçarşılı i.m. II, 213–219.
56. R.B. Serjeant, The Portuguese off the South Arabian Coast. Oxford 1963, 233.
57. S.Y. Labib, Handelsgeschichte Ägyptens im Spätmittelalter (1171–1517), Wiesbaden 1965, 447–557.
58. Sejeant i.m. 41–46.
59. u.o.
60. E. Ashtor, La découverte de la voie maritime aux Indes et les prix des épices. Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel. Toulouse 1973, 33–34.
61. 1502-ben egy kantár bors ára 950 akcse volt Edirnében. Inalcik i.m. 138.
62. Braudel i.m. 544.
63. H. Van der Wee, The Growth of the Antwerp Market and the European Economy. Louvain, 1963, 522–23.
64. Braudel i.m. 544–45.
65. i.m. 545–554.
66. i.m.
67. Serjeant i.m. A portugál-török indiai-óceáni küzdelmekről magyarul Káldy-Nagy Gyula, Szulejmán. Bp. 1974, 150–158.
68. Serjeant i.m. 67–109.

69. i.m.
 70. i.m.
 71. i.m.
 72. A.L. Horniker, Anglo-French Rivalry in the Levant from 1583. to 1612. The Journal of Modern History 1946, 300–302. K.N. Chaudhuri, The English East India Company. London 1965. 245
 73. Hóvári i.m.
 74. Pach Zsigmond Pál, A Levante-kereskedelem erdélyi útvonala i.m. u.ő. A Levante-kereskedelem erdélyi útvonala a 15–16. század fordulóján. Századok 1978, 6, 1005–1038.
 75. Az alexandrettei vámnaplóval kapcsolatosan következő cikkeket jelentette meg Káldy-Nagy Gyula: Names of merchandeses in a mediterranean Turkish customs register. Acta Orientalia Hungarica 1965, 299–304. u.ő. Adatok a levantei kereskedelem 17. század eleji történetéhez. Századok 1967, 1–2, 138–147.
 76. Káldy-Nagy, Adatok a levantei kereskedelem... i.m. 147.
 77. A kersey-ről (karasia) Pach Zsigmond Pál, Magyarország nyugati gyapjúszövetimportja a XV. és XVI. század közepén. Történelmi Szemle 1971, 1–2, 29. A kersey és más nyugati textiliák 16–17. századi kereskedelméről kiváló elemzést ad: B. Braude, International Competition and Domestic Cloth in the Ottoman Empire 1500–1650; A Study in Undevelopment. Review 1979, 3, 437–51.
 78. Az oszmán birodalom és a periféria kérdéséről: I. Wallerstein, The Ottoman Empire and the Capitalist World-Economy: Some Questions for Research. Review 1979, 3, 389–398.
 79. H. Inalcik, The Ottoman Empire... i.m. 145.
 80. Lásd a 11. számú jegyzetet.
 81. A balkáni kereskedelem frappáns vázlatát adja T. Stoianovich, The Conquering Orthodox Merchant, The Journal of Economic History 1960, 2, 234–313.
 82. Az ilyen jellegű oszmanisztikai kutatásokat S. Faroqi kezdte meg pár évvel ezelőtt. S. Faroqi, Sixteenth Century Periodic Markets in various Anatolian *sancaks*-İçel, Karahisar-i Sahib, Kütahya, Aydin and Mentese. The Journal of Economic and Social History of the Orient 1979. 1, 32–80.
 83. Az oszmán birodalom és a muszlim világ *westernizációjáról*: B. Lewis, The Muslims Discovering of Europe. London 1982.
 84. Braude i.m.
 85. Az oszmánok gazdasági szemléletéről: H. Inalcik, The Ottoman Economic Economic Mind and Aspects of the Ottoman Economy. Cook i.m. 207–218.
 86. Pach Zsigmond Pál, Közép-Kelet-Európa és a nemzetközi kereskedelem a 16–17. században. MTA Filozófiai és Történettudományi Osztályának Közleményei. 1970, 269–271. u.ő. Közép-Kelet-Európa és a világkereskedelem az újkor hajnalán. Századok. 1982, 3, 459.