

261100

# TENGERTUDOMÁNYI ÉRTEKEZÉSEK

SZERKESZTIK

GONDA BÉLA,  
A MAGYAR ADRIA EGYESÜLET ELNÖKE.

Dr. PRINZ GYULA,  
A MAGYAR ADRIA EGYESÜLET TITKÁRA.

KIADJA A MAGYAR ADRIA EGYESÜLET.

---

## Duna—Feketetengeri kereskedelmi hajózásunk multjáról.

IRTA

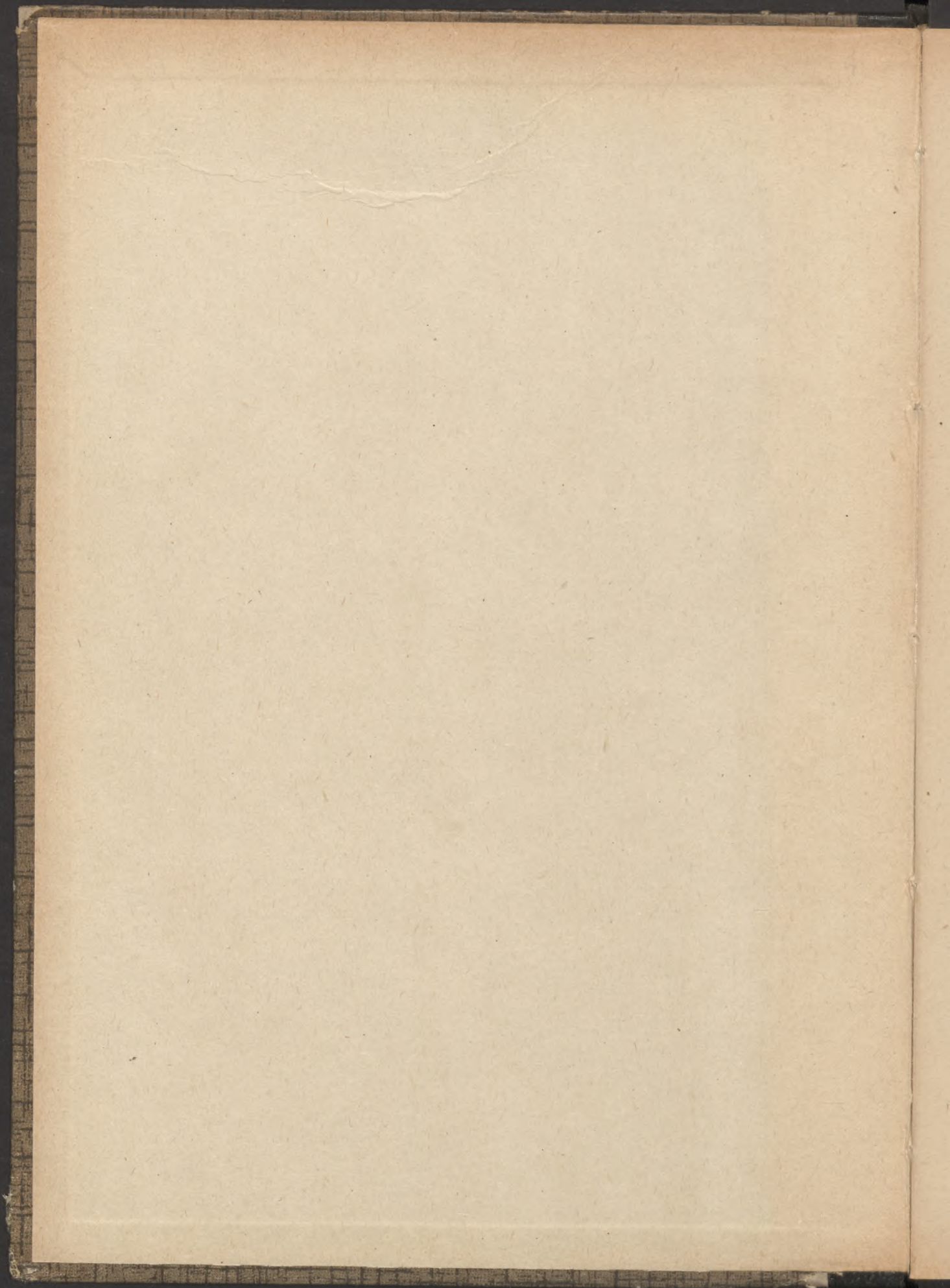
DOMANOVSKY SÁNDOR,  
EGYETEMI NY. R. TANÁR.



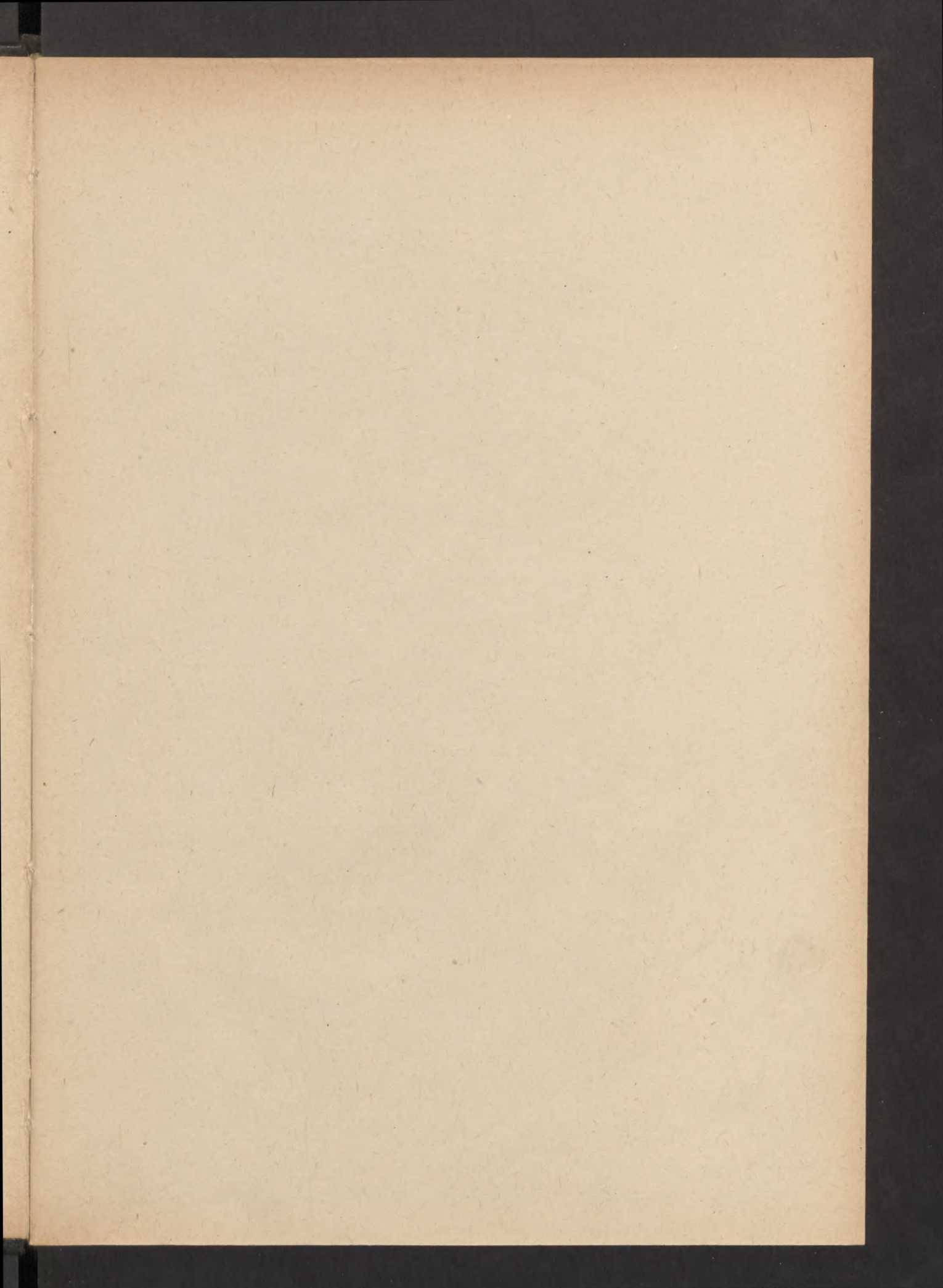
BUDAPEST, 1918

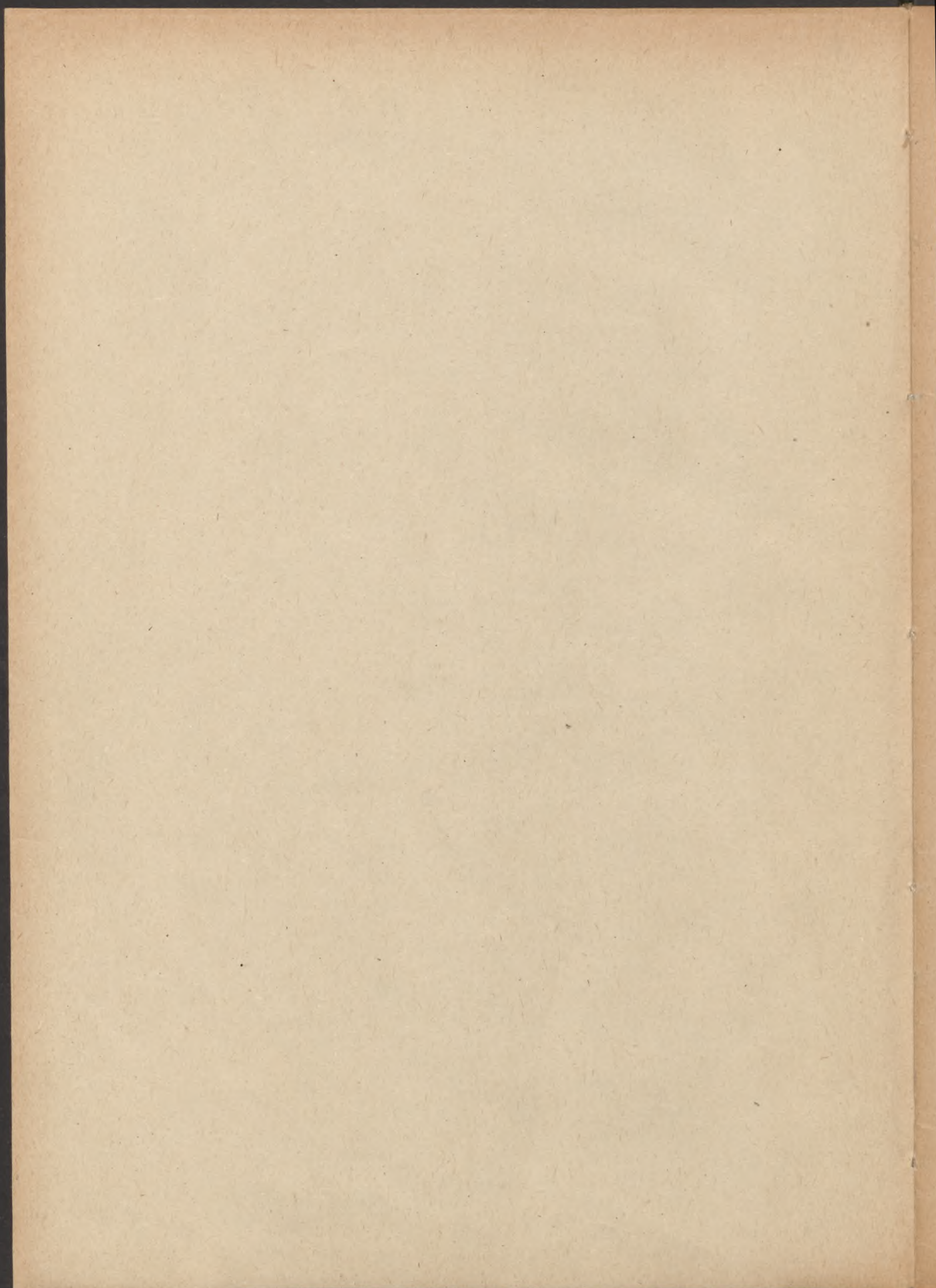
„ÉLET” IRODALMI ÉS NYOMDA RÉSZVÉNYTÁRSASÁG.







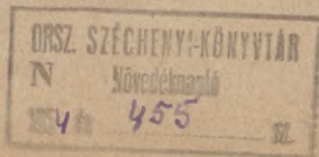








A világháború fölvetette új gondolatok és szempontok között a központi hatalmaknál a legnagyobb népszerűsége a Naumann könyvében kifejtett Közép-Európa gondolata jutott. Az a politikai és kultúrközösség, amely a tulajdonképpeni Közép-Európa országait egymással összeköti és összekötötte, korábban is megvolt; megvolt különösen az e tekintetben legközelebb érdekelt német államok, Ausztria és Magyarország között. Csak a fogalomnak a mai viszonyokhoz alkalmazott ez újabb meghatározása nem volt olyan általánosan elterjedve, annyira népszerűsítve. Franciaország Közép-Európával szemben más irányban fejlődött, más volt a szláv államok és a Balkán fejlődése is és ha Itália északi részére ki is terjedt időnként Közép-Európa hatalma, ez a kapcsolat csak ideiglenes volt és csak politikailag érvényesült. A mai „Közép-Európa” fogalmának azonban Naumann értelmezése szerint főképp gazdasági tartalma van. Erre az értelmezésre az okot Anglia körülzáró és elszigetelő politikája adta meg és ez indította a közép-európai hatalmakat arra, hogy érdekeltségük területét a Kelet felé megnyújtsák és a Kelet piacaival a közvetlen összeköttetést biztosítsák. Arról van szó, hogy a Kelettel kereskedelmi összeköttetéseinket abban az esetben is fenntartsuk, ha hasonló helyzet az olcsóbb tengeri úttól elzárna. A hamburg—bagdadi legfontosabb kereskedelmi útvonal e tervezgetések szerint Magyarországon haladna át és itt legcélszerűbben a Duna olcsóbb víziközlekedését venné igénybe. „Közép-Európának” természetes következménye tehát, hogy sok szó esik a dunai forgalom fejlesztéséről, a dunai hajózás emeléséről és hogy ezzel kapcsolatosan mind általánosabban elterjed monarchiáknak a dunai monarchia névvel való megjelölése.



261100





Magyarországon is nagy remények fűződnek az ez irányban megindult különböző tárgyalásokhoz; az a remény, hogy a keleti kereskedelem lebonyolításában hazánknak az eddiginél sokkal jelentékenyebb szerep fog jutni és hogy az erre irányuló nagyarányú tranzito-forgalomból nemzetgazdaságunknak és az államnak is nagy haszna lesz. Nem akarunk ez alkalommal a kérdéshez annak politikai és gazdasági vonatkozásaiban hozzászólni, időszerűnek tartjuk azonban, hogy a kérdés történelmi múltját röviden megvilágítsuk és vizsgálat tárgyává tegyük, mennyiben volt szerepe Magyarországnak a régebbi időkben a keleti árucikkek közvetítésében, illetve melyek voltak azok az útirányok, amelyeken Magyarország a múltban nevezetesebb kereskedelmi összeköttetéseket tartott fenn?

# I.

Csodálatos módon tartja magát közönségünk soraiban az az avult vélemény, hogy a középkorban a levantei kereskedelem árucikkeinek lebonyolításában Magyarországnak igen előkelő szerepe volt. A Közép-Európa mozgalom kapcsán jelent meg legutóbb C. V. Suppannak, a Dunagőzhajózási Társaság egyik igazgatójának a Dunáról írt szép és érdemes munkája: „Die Donau und ihre Schiffahrt.”<sup>1</sup> Ez a mű is a dunai út és dunahajózás nagy jelentőségét hangsúlyozza. Tulajdonképpen erre a célra készült; a dunahajózás történetére azonban, ámbár színes és megragadó képét festi annak a jelentékeny forgalomnak, mely szerinte a középkorban a Duna vonalán Németország és a Fekete-tenger, valamint Konstantinápoly közt fennállott, egészen téves adatokat tartalmaz.

Már 1879-ben Heyd Vilmos, a levantei kereskedelem nagyérdemű történetírója rámutatott arra,<sup>2</sup> hogy a levantei kereskedelem lebonyolítása kizárólag tengeri úton történt és azt javarészen a velencei és genovai köztársaságok ragadták magukhoz. Már ő figyelmeztetett akkor arra, hogy nem lehet azt bebizonyítani, miszerint Konstantinápolyban az ottani német telepesek karavánokat szereltek volna fel, amelyek terhére aztán a Duna vonalán a Magyarországra lejutott német kereskedők vették volna át és szállították volna a folyam mentén fölfelé Ausztriába, Bajorországba stb., vagy akárcsak azt is, hogy a bolgárok vagy a magyarok mint közvetítő kereskedők szerepeltek volna Konstantinápoly és a Közép-Duna vidéke között.<sup>3</sup>

Suppan munkájában mindazonáltal a dunai levante-kereskedelem mellett bizonyító érv gyanánt ismét szerepel a felsőausztriai Stein város XII. századi vámszabályzata, amely többek között keleti fűszerekre vonatkozó vámtételeket is tartalmaz.<sup>4</sup> Arra azonban már Heyd is rámutatott, hogy ezeknek az árúknak az előfordulása Steinben egyáltalán nem bizo-

<sup>1</sup> Wien, 1917. 8<sup>o</sup>. VIII. + 192. lap.

<sup>2</sup> Geschichte des Levantehandels im Mittelalter. Stuttgart, 1879., különösen II. 700–724. lap.

<sup>3</sup> Ugyanott, II. 717. lap.

<sup>4</sup> Kiadva: Rauch, Scriptores rerum Austriacarum, II., 106. lap.



nyítja azt, hogy ezek az árúk Kelet felől jutottak volna oda. A középkori kereskedelmi viszonyok megítélésénél ugyanis nem szabad szem elől téveszteni azt, hogy minden város, amely gazdasági életét privilégiuma alapján, önállóan rendezte be, egyszersmind önálló vámterület, amely vámtarifája megállapításának alkalmával idegen árunak tekintett minden, bármely irányból hozott árucikket. A steini vámtarifa is ilyen vámszabályzat, tehát semmi esetre sem tartalmaz határvámtételeket.

Azok, akik a Dunán a Levantével való élénk forgalmat tételeztek föl, e tekintetben érvelésüket arra az uralkodó helyzetre alapították, amelyet a XIII. század elejéig Regensburg városa élvezett a dunai forgalomban. Hogy ezek a regensburgi kereskedők Magyarországot, itt különösen Esztergomot és Budát a középkori viszonyokhoz mérten elég sűrűn keresték fel, az tény. A városnak nagy forgalma a Dunán csak a XIII. század végével szűnt meg, illetve már 1221-ben, Bécs árúmegállító jogának kifejlődésével súlyos csapást szenvedett. Bécs árúmegállításának éppen az volt a célja, hogy a regensburgiakat a magyarországi forgalomból, sőt Bécs városából is kiszorítsák és a magyarországi kereskedelemnek egész hasznát Bécs város polgárainak biztosítsák; ezért tartalmazta az 1221-iki privilégium többek között azt az intézkedést is, hogy idegenek két hónapi időtartamnál tovább Bécsben raktárt nem tarthatnak és hogy az idegen kereskedők kénytelenek minden szállítmányt bécsi polgároknak eladni.<sup>1</sup>

Abból azonban, hogy Bécs Regensburgnak a kezéből a dunai kereskedelmet ki akarta csavarni, még nem következik az, hogy a Dunán akár a regensburgiak, akár a bécsiek közvetlen összeköttetést tartottak volna fenn a Levantével; ebből csak az következne, hogy ez a kereskedelem közvetítőinek jelentékeny hasznot hajtott. Sem Regensburg, sem Bécs kereskedelmének történetére nem maradtak olyan adataink, amelyek feljogosítanának bennünket arra, hogy feltételezzük, hogy kereskedők a Dunán vagy akár a Duna vonalán a szárazföldi úton a Fekete-tenger partvidékére vagy Konstantinápoly piacaira eljutottak volna. Ellenkezőleg ennek az összeköttetésnek ellentmondanak úgy a magyarországi viszonyok, mint általában mindaz, amit Európa akkori kereskedelméről tudunk.

Magyarország a XII. század végéig a külfölddel szemben valósággal elzárkózott. Népe még sokkal primitívebb viszonyok között élt, semhogy a külföldi kereskedőt magához vonzotta volna. A lakosságnak nem voltak nagyobb igényei. A házi gazdálkodás formájában élve, még a nagybirtokosok, nagy egyházi uradalmak, sőt a királyi udvar is jórészt minden szükségletüket kielégítették saját terményeikkel. Csak a XII. század végétől, amikor az igények rohamosan növekedtek, érezték szükségét

<sup>1</sup> Tomaschek: Die Rechte und Freiheiten der Stadt Wien, Bd. I. 13. lap. Nulli civium de Suevia vel de Ratispona vel de Patavia liceat intrare cum mercibus suis in Ungariam. Quicumque contrarium fecerit, solvat nobis duas marcas auri. Nemo etiam extraneorum moretur in civitate cum mercibus suis ultra duos menses, nec vendat merces, quas adduxit, extraneo, sed tantum civi.



azoknak az iparcikkeknek, melyeket egyelőre még jórészt csak a külföldi kereskedőtől kaphattak. A korábbi időben azonban, amint szent László intézkedéseiből tudjuk, az ország határa annyira el volt zárva az idegen kereskedő előtt, hogy azt, aki az országba be akart jönni vásárolni, a határőrök közvetlen a királyi udvarba vitték és maga a király esetről-esetre adta meg az engedélyt, hogy az idegen Magyarországon vásárolhasson.<sup>1</sup>

A középkori kereskedelemnek általában két nagy akadálya volt: a népek igénytelensége és a közlekedés biztosságának hiánya. E tekintetben Magyarországon még a XII. században is kétségtelenül kedvezőtlenek voltak a viszonyok, még kedvezőtlenebbek voltak azonban Magyarországon túl, amint a kereskedő balkáni területre lépett. A keresztes hadjáratok vitézei fegyveres hatalmuk védelme alatt átvághatták magukat ezen a területen, de még eléjük is oly nagy akadályok gördültek, hogy szívesebben választották a tengeri utat. A XII. század végéig tehát sem a magyarországi viszonyok, sem pedig a balkániak nem tették lehetővé, hogy a német kereskedő a Duna vonalán át lépjen összeköttetésbe a Kelettel.

A keleti árúk egész Európában csak a keresztes háborúk után kerültek nagyobb mennyiségben forgalomba. Ez a keleti kereskedelem azonban egészen az itáliai városok kezében volt, elsősorban Velencében, amelynek e téren már hagyományai voltak, amennyiben az előző századokban, minthogy Bizánc névleges főnnhatósága alatt állott, a bizánci vásárokról a keleti árúkat ő szállította Európába. A görögök kereskedelme akkor már teljesen passzív volt, a Pyrenaei-félsziget népeit belső küzdelmek tartották távol a tengeri kereskedelemtől, az Afrika északi részén kifejlődött szaracén hatalomtól pedig az európai keresztény világ elzárkózott és így a Földközi-tenger forgalma egészen az egymással versengő apró olasz város-köztársaságok kezébe jutott. A XIII. század végétől a Fekete-tenger partvidékein az olaszok meg tudták teremteni az összeköttetést Ázsia belsejével is. A genovaiak 1266-ban Kaffában, a velenceiek pedig 1320 körül Tanában (Azov) rendezkedtek be. A két városba jöttek Ázsia belsejéből a karavánok, amelyeknek árúit onnan a velenceiek és genovaiak hajókon továbbították Európába.

Németországba a keleti árú Velencéből vagy Genovából az Alpokon át jutott el. A XII. századi híres champagnei vásárok annak köszönhetőek nagy híréket, hogy megnyitották őket az olasz kereskedőknek. A Champagne helyett azonban az északi vidékek kereskedelmileg legnevezetesebb területévé csakhamar a Németalföldek lettek, ahová a keleti árút szárazföldi úton, a Rajna vonalán szállították. Minden északi ország: Anglia, a Skandináv-országok, Lengyelország, sőt Oroszország is innen, a németalföldi városokból szerezte be keleti fűszereit. Ámbár a keleti fűszerek-

<sup>1</sup> Szent László II. dekrétuma 18.: De negotiatione cuiusvis hospitis. Hospites ex aliis regionibus in confinium pro equo emendo vel aliis rebus negotiandis si venerint, cum nuntio eiusdem confinii comitis ad regem eat, et per licentiam regis quicquid et quantum ei consessum fuerit, coram pristaldo regis emat.



nek és a selyemnek legnevezetesebb lerakódóhelye a Fekete-tenger északi partja mellett levő Tana és Kaffa voltak, még az oroszok sem tudták ez árucikkeket a Dnyeszter régi közkekedési vonalán országukba szállítani, hanem azok, úgyszólván egész Európát megkerülve, Itálián és Németalföldön át a Hanza-kereskedők közvetítésével jutottak Oroszországba. Ebben a beállításban egészen természetes, hogy Magyarország is a német kereskedő közvetítésével jutott azokhoz a keleti árúkhöz, amelyeket közvetlen úton közelebből megkaphatott volna. Oroszországra nézve a keleti árúknak Tanából és Kaffából való közvetlen bevitelét a tatároknak a Fekete-tenger partján keletkezett hatalma tette lehetetlenné; Magyarországra nézve azok a barátságtalan állapotok, amelyek akkor a Balkánon különösképpen pedig a mai Moldva területén fönnállottak.

Amikor Magyarországon a kerekedelem a XIII. században megindult, az országnak alkalmazkodnia kellett azokhoz a kereskedelmi berendezésekhez, melyek akkor nyugati szomszédainál fönnállottak. E tekintetben Bécs árúmegállító joga volt irányadó a fejlődésre, minthogy a legfontosabb közlekedési vonalon, a Duna vonalán, az országnak a távolabbi Nyugat országaival való közvetlen érintkezését lehetetlenné tette. Az Árpád-kor végén, majd az Anjouk és az őket követő királyok idejében a nyugati német városoknak a kereskedői csak Bécs megkerülésével: Lipcsén és Csehországon át jutottak Magyarországra. Időközben Lipcse is fontos kereskedelmi középponttá fejlődött, azonban vásárain még az ellenséges fejedelmek alattvalóit is, akikkel nyílt háborúban állott, különös védelemben részesítette.<sup>1</sup> Ennek köszönhetette, hogy Németország közepén a legfontosabb közlekedési centrummá fejlődött, amely a kereskedők útírányát megszabta.<sup>2</sup>

A bécsi árúmegállítás és Lipcse kereskedelmi politikája voltak az okai annak, hogy akkor a bécsi kereskedők mellett Morvaországon át Holicsnak és Nagyszombatnak főleg kölni és rajnamenti kereskedők jöttek Magyarországra,<sup>3</sup> míg a délnémet városok polgáraival való közvetlen összeköttetés nagyrészt megszakadt. Ezek a német kereskedők az itt említett két útvonalon hozták be a keleti árúkat Magyarországra. Amellett

<sup>1</sup> Az 1268-iki vásárprivilegium szerint: „Omnes mercimonia habere volentes vel habentes, undecunque fuerint, mercatores, etiamsi nos cum dominis dictorum mercatorum manifestam guerram habere contigerit, in ipsa nostra civitate non molestabimus“. Codex dipl. Saxoniae Regiae, II. 8. l.

<sup>2</sup> Árúmegállító jogát formálisan csak 1507-ben kapta.

<sup>3</sup> Az erre vonatkozó alapvető privilegium cseh kereskedők részére kiadva: Anjoukori Diplomáciai Emlékek I. 343. lap. Ugyanezen alapon kapták néhány évvel később privilegiumukat a kölni, huyi és rajnamenti kereskedők. Ugyanott II., 47. lap. V. ő erre vonatkozólag „A harmincadvám eredete“ című tanulmányomat. Ért. a tört. tud. köréből. XXIV. kötet, 4. szám, 8. lap. — A soproniak is, Bécset elkerülve, Holicsra át kénytelenek boraikat exportálni. Sopron v. lt. Lad. L. fasc. II. no. 35. s a kölniek a XV. században is ezen az úton jönnek Pozsonyba. F. Kováts: Handelsverbindungen zwischen Köln und Pressburg im Spätmittelalter. Mitteilungen aus dem Stadtarchiv von Köln. 1914. Heft. 35.



kaptuk őket közvetlenül a velenceiektől is az Adrián át,<sup>1</sup> Hogy Magyarországnak a XIV. században sincs közvetlen kapcsolata a Levante vidékével, nemcsak a Duna vonalán, hanem szárazföldi úton sem, azt legjobban bizonyítja, hogy az erdélyi szász városok kereskedői Budán át jártak az Adria partjaira keleti árút vásárolni.<sup>2</sup>

Jelentékenyen kibővültek kereskedelmi összeköttetéseink a XIV. században. Ekkor az Anjouk lengyel politikája szorosabb összeköttetést létesített Lengyelországgal, melynek árúi a Szepességen, nevezetesen Löcsén át jutottak Kassára, amely Buda mellett az ország második kereskedelmi középpontjává vált. Amint a dunamenti kereskedelmet Bécs árumegállítása, a Morvaország felől jövőt nagyrészt Lipcse szabályozta, úgy szabályozta a lengyel kereskedelmet Krakónak 1309-ből származó árumegállítása. Ez a kereskedelem tehát eleinte szintén teljesen nyugat felé irányult és Észak-Magyarország kereskedői jó ideig csak Krakó felé jártak a külföldre.

Csak a XIV. század vége felé, Nagy Lajos királyunk idejében létesült szárazföldi úton közvetlenebb kapcsolat a Fekete-tenger partvidéke és Európa középső és északi részei között. Ezt az összeköttetést a moldvai fejedelemség kialakulása tette lehetővé, minek következtében a Kárpátoktól keletre rendezettebb viszonyok álltak be. A XIV. század hetvenes-nyolcvanas éveiben indult meg élénkebben a közlekedés Lengyelország felől Moldván át a Fekete-tenger partvidékére, minthogy ezt a vonalat a tatárok nem állhatták el, mint az egykor a Dnyeszter mentén vonulót. Ennek következménye volt az a privilégium, amellyel Nagy Lajos királyunk 1380-ban Lemberg városának is árumegállítást adott, kötelezve az összes kereskedőket, hogy a Tatárország felől hozott áruikat tizennégy napon át Lembergben eladásra kirakják.<sup>3</sup> Ekkor létesült tehát az első szárazföldi összeköttetés a Levante híres piacai és Közép-Európa között, de ekkor is Magyarország megkerülésével. A levantei árúk közvetítése szempontjából ez az útvonal korántsem volt olyan jelentős, mint a nyugatiak. Lembergnek és Krakónak igen erélyesen alkalmazott árumegállító joga folytán, eltekintve Lengyelországtól és Sziléziától, a többi országokra ennek a kapcsolatnak nem volt nagyobb hatása.<sup>4</sup>

Magyarországnak csak keleti részei érezték meg az új kereskedelmi út megnyitását. Ennek egyik következménye az volt, hogy Kassának Lemberggel is közvetlen összeköttetése támadt; Bártfán és Eperjesen át

<sup>1</sup> Főközvetítője Zára városa volt. V. ö. Marczali Henrik: Az Árpádok és Dalmácia. Ért. a tört. tud. köréből. XVII. köt. 5. sz. — II. Endre, amikor Záráról lemondott, Velencével formális kereskedelmi szerződést kötött. Árpádkori új okmánytár. VI., 34. lap.

<sup>2</sup> Zimmermann—Werner: Urkundenbuch zur Gesch. d. deutschen in Siebenbürgen. II., 338. lap. — V. ö. még Csánki Dezső: Hazánk kereskedelmi viszonyai I. Lajos korában. 34. lap.

<sup>3</sup> Mon. med. aevi hist. res gest. Polon. illustr. V. köt., 56. okl.

<sup>4</sup> V. ö. erre vonatkozólag Nistor: Die Auswärtigen Handelsbeziehungen der Moldau im XIV., XV. und XVI. Jahrhundert, különösen a 17—29. lapon.



tehát a keleti árúk egy része Észak-Magyarországra már rövidebb úton is eljutott. Jelentékenyebb volt azonban az a hatás, melyet az új viszonyok Erdélyre gyakoroltak és amely Erdély területén Magyarország harmadik gazdasági körzetének megalakulására adott alkalmat. A szász városok ettől az időtől kezdve élénk összeköttetésben állottak Moldvával és az Al-Duna vidékével. Kereskedelmi középponttá itt Brassó lett, amely az Ojtozi- és Tölgyesi szoroson át tartott fenn élénk összeköttetést Moldvával és Havasalfölddel, míg Nagyszeben a Verestoronyi szoroson át az Al-Duna vidékével, Beszterce pedig a Tölgyesi szoroson és Borgói hágón át közlekedett a moldvai fejedelemség fővárosával, Szucsavával.<sup>1</sup> Azon emlékeink azonban, melyek a kereskedelemre vonatkozólag fennmaradtak, a moldvai és havasalföldi állapotokat még igen primitíveknek tüntetik fel. Az erdélyi városok állandó levelezésben állottak a moldvai és oláh fejedelmekkel, kik hozzájuk fordultak, ha fényűzési cikkekre (kocsi, óra), csemegére (cseresznye), iparosokra, orvosra vagy gyógyszerre volt szükségük. Erdély onnan nagyrészt csak nyersárút kapott, főképp marhát és sertést, szász kereskedőink pedig viszont a Nyugatról szerzett fémárút és más iparcikkeket közvetítettek hozzájuk.<sup>2</sup>

Magyarországnak a Kelettel való összeköttetése tehát csak a XV. század végén kezdődött, épp abban az időben, amikor ott a genovaiak hazánk határaihoz közelebb fekvő telepkeket rendeztek be, 1381-ben a Duna-torkolatnál megszerezve Kiliát, 1386-ban pedig a Dnyeszter-torkolatnál a mai Akkermant. A XV. század elején ezek a helyek már moldvai fönnhatóság alá jutottak, ami lényegesen előmozdította a Moldván át folyó békés közlekedést. Ennek a fordulatnak jelentékenyebb hatása azonban csak a XV. században volt érezhető, amikor az erdélyi kereskedők Moldvában Akkermant és Kiliát, a Havasalföldön pedig Bukarestet, Gyurgyevót és Kalafátot is felkeresték. A század közepén a magyar politika két évtizedre (1448–1465) még ki is terjesztette fönnhatóságát Kiliára. Amint azonban a közölt adatokból látható, ez a kereskedelem szárazföldi úton és nem a Dunán folyt és nem is közvetített tulajdonképpen keleti cikkeket.

Ez az összeköttetés különben nem is indult meg kedvező auspíciumok között. Időben egybeesik a törököknek terjeszkedésével e területeken. 1475-ben már török kézre került Kaffa és a genovaiak kiszorultak a Fekete-tenger partjairól, amely elvesztette azt a fontos szerepet, melyet az előző századokban az ázsiai kereskedelem közvetítésében betöltött. A nagy változás hatásai csakhamar Nyugat-Európában is mutatkoztak s mind lázasabbá lett a kísérletezés, hogy Indiával a Földközi-tenger és a

<sup>1</sup> V. ö. Nistor id. művét 89–170. lap, Csánki id. mű 27. és 40. lap és Horváth Jenő: Az erdélyi szász városok közigazgatási viszonyai a nemzeti fejedelemség megalakulásáig.

<sup>2</sup> Moldvára vonatkozólag v. ö. Nistor id. mű, Berger: Urkunden-Regesten aus dem alten Bistritzer Archive von 1203–1516. Programm des ev. Obergymns. in Bistritz. 1892/93 és 1893/94. Havasalföldre vonatkozólag: Bogdan: Documente privitoare la Relațiile Țării Românești cu Brașovul și cu Țara-Ungurească.



török uralta területek elkerülésével teremtsenek új összeköttetést. Amerika felfedezése és Afrika körülhajózása a keleti kereskedelmet Portugáliának és Németalföldeknek kezére játszotta. A keleti gyarmatárúk tehát ismét csak nyugatról kerültek hozzánk s a Balkánnal meg a Fekete-tenger partvidékével való közvetlen összeköttetésünk csak a közeli Keletnek: a török, orosz és perzsa területeknek kereskedelmére zsugorodott össze.

Ilyen körülmények között érte hazánkat a török hódoltság kora, amely a polgári életre, tehát a kereskedelemre is káros hatással volt. Eltekintve attól, hogy a folytonos háborúk általában kedvezőtlenül hatnak a forgalomra, a magyarság faji, vallási és nemzeti alapon elzárkózott a hódító törökök elől. Még az a terület, amely legkönnyebben tarthatott volna fenn velük békés érintkezést, Erdély sem igen kultiválta ezt. Még Moldvával és az oláh vajdasággal is gyéresebbé válnak érintkezésünk emlékei. Török közvetítéssel ugyan jött bizonyos keleti árú Magyarországra, főképp szőnyegek, török és perzsa szövöttek és nyersárúk, a mi kereskedelmünk azonban ez irányban nagyrészt idegenek kezébe került: az új viszonyokhoz könnyebben alkalmazkodó rác, görög és örmény üzletemberek bonyolították azt le. Ez volt lényegében az állapot a XVI. és XVII. században.

Ezzel szemben konstatálnunk kell azt, hogy a magyar tengerpartnak külkereskedelmi forgalmunk szempontjából az Árpádok kora óta sokkal nagyobb jelentősége volt. Ezt nemcsak II. Endrének és I. Károlynak Velencével kötött szerződése is bizonyítja,<sup>1</sup> hanem az is, hogy a XIII. század elején városalapításaink éppen a tótországi területeken, a Dráva és Száva vidékén indultak meg legnagyobb lendülettel.<sup>2</sup> Ahogy az utolsó években az olaszok Triesztet Ausztria tüdejének nevezték el, úgy bátran nevezhetjük a középkorra vonatkoztatva a magyar-dalmát partvidéket Magyarország tüdejének. Sajnos, a tengeri kereskedelem itt sem volt a magyarságnak a kezében, mert a magyarság akkor még nem üzött polgári foglalkozásokat és mert a kereskedelem középkori szervezete mellett az árú többnyire országrészenként kézzől-kézre vándorolt.

## II.

A dunai hajózást illetőleg tehát újból hangsúlyoznunk kell azt, hogy az a középkorban korántsem volt oly döntő jelentőségű, mint ahogy azt sokan még ma is feltüntetni iparkodnak. Az a kép tehát, amelyet Suppan a IX—XII. századra vonatkozólag a dunai hajózásról fest, ennek a hajózásnak a jelentőségét túlbecsüli.

Bizonyos, hogy már a római uralom idejében nemcsak a Dunán, hanem annak mellékfolyóin is, Pannoniában tehát különösen a Dráván és Száván eléggé élénk hajózás folyt, amely azonban a népvándorlás következtében

<sup>1</sup> Árpádok új okmánytár VI., 381. lap és Magyar Történelmi Tár II., 183. lap.

<sup>2</sup> V. ö. Hóman Bálint: A magyar városok az Árpádok korában 19—20. lap a XIII. századi városalapításokról mondottakat.



nagyrészt elpusztult.<sup>1</sup> Hogy a középkorban éppen Regensburg uralkodott a Duna mellett, annak az volt az oka, hogy Regensburg fölött a Dunán nem hajóztak. Ez volt nyugat felől a legnevezetesebb kereskedelmi gőcpont, ahonnan az árút a folyamon le lehetett eresztetni. A regensburgiak vállalkozásainak végpontja azonban Bécsnél volt és csak kevesen bátorkodtak a Dunán Bécsen túl leereszkedni, hogy hazánkat is fölkeressék. Amikor ez a közlekedés élénkült, ez az osztrák hercegeket arra indította, hogy Bécsnek árúmegállító-jogot adományozva, ezt a kereskedelmet egészen a bécsieknek biztosítsák. Csak 1281–1312 közt szüneteltek ismét azok az intézkedések, amelyek a bajor kereskedőket Magyarországtól távoltartották.<sup>2</sup> De erről az időről is csak azt tudjuk, hogy bécsiek és regensburgiak látogatták a budai vásárokat. Semmi adatunk arra, hogy a Dunán lejjebb is hajóztak volna. Sőt az Anjouk korából származó adataink is azt bizonyítják, hogy a dunai forgalom egyelőre csak Pozsony, Győr, Komárom, Esztergom, Vác, Buda és Pest városai között folyt le.<sup>3</sup> Nem akarjuk ezzel azt mondani, hogy Budától délre egyáltalán nem volt hajóforgalom, mert hiszen a szerémi borokat már a XIII. században hajón hozták Esztergomba,<sup>4</sup> és a hatalmas folyónak a sószállítás szempontjából is nagy jelentősége volt,<sup>5</sup> de más kereskedelmi cikkek és ipari termékeket Dunának Budától délre eső szakaszán hajókon még nem igen szállítottak.

A fellendülés e téren is a XIV. század végén, de főképp a XV. században következett be. Tudjuk, hogy ekkor hadügyi szempontból már uralkodóink is érdeklődtek a dunai hajózás iránt és ez főképp az Al-Duna vidékén folyt török küzdelmekkel volt összefüggésben.<sup>6</sup> Karöltve ezzel a mozgalommal bizonyára a kereskedelmi hajózás is fejlődött, nem szabad azonban elfelejtenünk azt, hogy Budától délre a Dráva torkolatáig nem volt

<sup>1</sup> V. ö. Téglás Gábor: A rómaiak kereskedelmi hajózása Pannoniában, Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye. 1911. 449–457. lap. Ugyanaz: A rómaiak kereskedelmi hajózása a Dráva, Száva és Unna folyókon. Ugyanott 1911. 488–492. lap és C. Patsch: Die Savefahrt in der Kaiserzeit. Jahreshefte des österr. arch. Institutes in Wien, Bd. VIII. 131–141. lap.

<sup>2</sup> Tomaschek id. mű I. Bd. XLIII. lap.

<sup>3</sup> V. ö. Kováts Ferenc: Adalékok a dunai hajózás és a dunai vámok történetéhez az Anjouk korában. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle. 1901. évf.

<sup>4</sup> V. ö. az 1288-ból datált esztergomi vámtarifa tételeit. Knauz Monumenta ecclesiae Strigoniensis. II. 175. lap, ahol hajón szállított szerémi, somogyi, zalai, sukorói és pesti borokról van szó.

<sup>5</sup> V. ö. erre vonatkozólag a pesti és kerepesi rév vámját illető okleveleket Fejér Cod. Dipl. II. 129. lap, III/1. 118., 122. lap. IV/3. 479. lap. VI/1. 223., 358. lap, ahol a borral és sóval fölfelé haladó hajókról „cum vino seu cum salibus ascendentium” van szó. Azonban a pannonthalmi monostor részére adott kiváltság, hogy három hajó sőt szabadon szállíthatnak Szt. Mártonba, elárulja azt is, hogy e sómennyiséget nem vitték a bányától végesvéig vízi úton. A pannonthalmi szent Benedekrend története. I. 615., 620., 724. lap. A Maroson leeresztett sót Szegedről kocsikon fuvarozták tovább.

<sup>6</sup> V. ö. Szenkláray Jenő: A dunai hajóhadak története c. munkáját, amely különben következtetéseiben szintén tulságosan merész.



város a folyam partján, amely ezen a szakaszon a kereskedőket a kereskedelmi hajózás kifejlesztésére ösztökölte volna. Hogy tehát a forgalom Budától délre mindig összehasonlíthatatlanul csekélyebb volt, annak magyarázatát nagyrészt ebben a körülményben kell keresnünk. Ebből érthető az is, hogy amikor egyesek vagy hadseregek Magyarország területén átvonultak s a Duna vonalán közlekedtek, nem a hajóutat, hanem a szárazföldi utazást választották, nemcsak akkor, amikor a folyam sodra ellenében kellett volna hajózniuk, hanem akkor is, mikor ár mentén haladtak. Különbözően a hajózás az akkori eszközök mellett még sokkal lassúbb volt, mint a szárazföldi utazás; Bécsből Pozsonyig a XVII. században is 6–8 óra alatt jutott el a hajó,<sup>1</sup> holott magyar kocsisaink a XV. század végén gyors fuvaraikon Budáról Bécsbe egy nap és egy éjszaka alatt tették meg az utat.<sup>2</sup>

Nálunk tehát a kereskedelmi hajózás fejlődésére a viszonyok minden tekintetben sokkal kedvezőtlenebbek voltak, mint a Duna felső szakaszán: Bajorországban és Ausztriában. Magyarország ebben az időben még nagyon kevés hasznát látta annak, hogy az egész ország folyamhálózata egy egységes folyamrendszert alkotott. Kereskedelmünk gócpontjai és főhelyei a középkori árumegállítás és útkényszer intézményeinek hatása alatt fejlődtek és a szomszédos országok már előbb kifejlődött kereskedelmi úthálózatához alkalmazkodtak. Ennek következtében forgalmi centrumaink nem estek e Nagy-Alföld vidékére és egynéhány kivételével nem feküdtek hajózható folyók mellett. A Tiszáról és mellékfolyóiról különben is nagyon nehéz volt a Pozsony és Buda között fekvő dunai szakaszra fölhajózni. Az akkori forgalmi eszközök tökéletlenségénél fogva tehát városaink lakossága nem foglalkozhatott olyan gondolatokkal, amelyek a vízi közlekedési vonalak kiépítésére vezethettek volna. És e tekintetben nemcsak azt kell figyelembe vennünk, hogy Budától délre nem voltak partmenti városok, hanem azt is, hogy Mohács alatt egészen a Tisza torkolatáig, sőt a Kazán-szoros bejáratáig széles területeken oly mocsaras és posványos a Duna partvidéke, hogy ott a visszavontatás is nagyon nagy akadályokba ütközött.<sup>3</sup>

Ausztriában a Dunának minden kis mellékfolyója, amely az aránylag közelfekvő havasokból szakadt a nagy folyamba, elég bővízü volt arra, hogy hajózzák. A városok nagyrészt ezek mellett a mellékfolyók mellett keletkeztek. Ott tehát már igen korai időben kifejlődött a hajózás a Dunán és minden nagyobb mellékfolyóján: az Innen, a Traunon, az Ennsen és a Morván, amelyek tehát Morvaországtól Tirolig igen előnyösen mozgították elő a közlekedést. Ennek a közlekedésnek ott a rómaiak idejéig

<sup>1</sup> Suppán id. mű 84. lap. Regensburgtól Bécsig a XVIII. században még hat napig tartott az út, pedig ez adatoknál külön a személyforgalomra berendezett alkalmatosságokról van szó.

<sup>2</sup> V. ö. Herberstein leírását. Kovachich Sammlung kleiner noch ungedruckter Stücke. 167. lap.

<sup>3</sup> V. ö. Lipszky térképét.



visszanyuló gyökérszáalai voltak. De még ott is az ár ellenében a hajózás elé sok akadály gördült. A visszavontatás nagy fáradtsággal járt, sok pénzbe került és csak kedvező, magasabb vízállás mellett volt lehetséges, akkor is csak jelentékenyen könnyebb teherrel, mint amilyent az ár mentén haladó hajó vihetett, úgy hogy a mellékfolyókról elindult hajók közül csak nagyon kevés jutott vissza építésének vidékére. E nehézségek következtében a hajók nagyrészt könnyű, alkotmányok, primitíven, egyszerű leereszkedésre összetákolva: tutajok vagy gyatra dereglyék. Bécsben ezeket többnyire eladták tüzelő- vagy épületfának, vagy olyanoknak, akik Bécsből tovább Magyarország felé szándékoztak valamit szállítani. Bécsben külön hajózási hivatal is fejlődött (Lärnpecheramt), amelynek az idegenekkel szemben előváltási joga volt az így Bécsbe került folyami hajózási eszközökre; aki hajóját el akarta adni, köteles volt azt először a hajózási hivatalnak följánlani s csak, amennyiben ez nem vette igénybe, adhatta el a magyarországi forgalom részére.<sup>1</sup>

Magyarország ilyen körülmények között Bécsben és Pozsonyban könnyen jutott aránylag olcsó hajókhoz, ami viszont a magyar hajózás fejlődésére abból a szempontból volt káros hatással, hogy itt a hajóépítés mesterségét el nem sajátították és annyira elhanyagolták, hogy midőn később, a Habsburgok idejében a prefectura navalis hadügyi szempontból Pozsonyban, Komáromban és Győrött, majd a XVII. század végén a Száva mellett hajóépítő telepeket rendezett be, azokhoz az építőmestereket az osztrák örökös tartományokból kellett hozatni.<sup>2</sup> A Bécsben vásárolt kész hajókon történt tehát a szállítás a Duna magyarországi szakaszán is, a XVI. és XVII. században nagyrészt csak Győrig vagy Komáromig. A török területekkel az érintkezés már sokkal nehezebb volt s így az említett két században már Budára, sőt Esztergomba is aránytalanul kevesebb hajó jutott el, mint a tulajdonképpen magyar területeken fekvő városokba.

De milyen aránytalanul több akadály volt itt is a hajózásnak, mint az örökös tartományokban. Pozsony alatt az ágakra szakadt Dunának folyása évről-évre a legszeszélyesebben változtatta útját, kavicsal és homokkal tömve be a régi medret és másutt újat szakítva magának. Győr vára és városa ismételten forgott abban a veszedelemben, hogy a Duna elmossa; hasonló veszedelem Pozsonyt is fenyegette, úgy hogy költséges szabályozási munkálatokkal, a vizet elvezető csatornákkal, kellett a veszélyt elhárítani.<sup>3</sup> Amikor városok forogtak ilyen veszedelemben, elő

<sup>1</sup> V. ö. Takáts Sándor: A dunai hajózás a XVI. és XVII. században. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle, 1900. 117—122. lap.

<sup>2</sup> V. ö. Takáts id. tanulmányát. Ugyanott 1900. 105—117. lap, valamint ugyancsak tőle: Hajóépítők telepítése Magyarországra a XVI., XVII. és XVIII. században. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle, 1904. 81. lap. Még a XVIII. század végén is így volt. Skerlecz Miklós báró: Projectum legium. 71. §. Ujra kiadta Berényi Pál: Skerlecz Miklós báró művei. Budapest, 1914. 235. lap.

<sup>3</sup> Takáts: A dunai hajózás stb. Magyar Gazdaságtört. Szemle, 1900. évf. 97—105. l.



kellett teremteni a mentéshez szükséges nagy pénzösszegeket, különben azonban államháztartásunk a XVI. és XVII. században még sokkal kezdetlegesebb volt, semhogy folyamszabályozásokkal foglalkozhatott volna. Ez pedig különösen a visszavontatás miatt volt kedvezőtlen a fejlődésre. Minthogy a vontatásra a parton jó útra volt szükség, ahol a vontató menet nem ütközött akadályokba, a visszavontatásnál csakis a győri Dunaág jöhetett számba. Ennek rohamos árja és szeszélyes folyása sok gondot okozott a vontatómestereknek. A partmenti utat évről-évre újra kellett törni, a medret a partról lemosott törzsektől megtisztítani. A XVI. század utolsó éveiből maradt fenn a prefectura navalisnak egy hivatalos jelentése, amely számszerű adatokkal mutatta ki, hogy milyen aránytalanul többbe kerül itt a hajónak a visszavontatása, mint egy újnak az építése.<sup>1</sup> Nem csodálkoztunk tehát azon, hogyha a hajósoknak a visszavontatásra nem volt nagy kedvük és a hajók faanyagát végállomásukon áruba bocsátották. Ez azonban a hajóteret fogyasztotta, ami már hadviselési szempontból is veszedelemes volt. A prefectura navalis azonban tanácsatosan állott szemben ezzel a dilemmával. Vontatásra ilyen körülmények között csak a nagyobb és szilárdabb alkotású hajók kerültek: egy kisebb típus, amelyet a Regensburg fölötti Kelheimben készítettek (Kelhammer) és Béctől délre a nagyobb alkotású hohenaui típus. Ezek is ár ellenében csak negyedrésznnyi súlyt vihetek, mint amennyivel megrakódva a folyón leereszkedtek.<sup>2</sup>

A vontatásra mindazonáltal szükség volt, mert az örökös tartományok sok olyan cikkre szorultak rá, amelyeket másképp nem igen lehetett hozzájuk juttatni. Tirol nagyon rászorult a magyar gabonára, amelyet a Dunán és az Innen vontattak föl, különben a XVI. és XVII. században a visszavontatásra került hajókat nagyrészt faggyúval és nyers bőrral rakták meg.<sup>3</sup> Akkor talán meg lettek volna a feltételek, legalább Komáromtól kezdve élénkebb forgalmi viszonyok alakulására, de a bécsi gazdasági politika ennek is útját állta. Az osztrák bor és gabona védelmére e két fontos kiviteli cikkünknek Ausztriába való szállítását gyakran teljesen eltiltotta.<sup>4</sup> Az udvari kamarát e tekintetben mindig az osztrák örökös tartományok érdekei irányították. Ha viszont Ausztria részére gabonát akartak biztosítani, akkor letiltották annak kivitelét Itáliába. Ilyen körülmények között tehát az áruforgalomban nem honosulhatott meg bizonyos szokás, hanem folytonos hullámozást találunk, nagy ellentétekkel.

A török terület felé már sokkal csekélyebb volt a dunai forgalom. A

<sup>1</sup> Eszerint hat üres hajót lehetett egy vontató menetben visszavontatni s ez 328 forintba került, holott hat hajót 90 forinton lehetett vásárolni. Takáts id. cikk. Ugyanott. 1900. 158. lap.

<sup>2</sup> Suppan id. mű 82. lap. A XVIII. század végén is leginkább a kelheimi típus uralkodott a Dunán. V. ö. Skerlecz: Projectum legum 71. §. Berényi-féle kiadás 234. lap.

<sup>3</sup> Takáts id. cikk. Ugyanott, 1900, 212. lap.

<sup>4</sup> Takáts id. cikk. Ugyanott, 1900, 241—273. lap.



XVI. században ugyan még nagyszombati kereskedők is hoztak az Alföldről hajókon gabonát, később azonban a török terület jórészt csak Komárommal és Győrrel érintkezett. Így lett ismét híres piac Győr és fontos hajózási központ Komárom. Oda leginkább görög és szerb, vagy pedig hódoltsági kereskedők hozták az árút. Csak a komáromi kereskedők, akik igen könnyen jutottak az osztrák építésű hajókhoz, merészkedtek le árúikkal a török területre, a Duna és a Száva vidékére, hova még a XVII. és XVIII. században is osztrák eredetű és ott erősen keresett vas- és acélárút szállítottak.<sup>1</sup>

1665-ben egy, a törökkel kötött külön szerződés szabályozta a dunai forgalmat, de ez sem lendített nagyot az ügyön, mert három esztendővel utóbb már a Keleti Kereskedelmi Társaság szerzett magának nagy privilégiumokat ezeknek az összeköttetéseknek a lebonyolítására, amelyek a többi kereskedőknek csak kárára voltak. Különben maga a Keleti Társaság sem tudta a helyzetet kiaknázni: a török területekkel való összeköttetése sohasem fejlődött nagyarányúvá, s a privilégiumot inkább arra használta fel, hogy Magyarországból kedvezőbb körülmények között szállítson, mint más kereskedők.<sup>2</sup> A hajók Zimonyon túl nem mentek, legfeljebb a szávai hajósoknak adták el őket, akik azután felvontatták Krainába avagy a Száva mellékfolyóira, különösen a Kulpára.<sup>3</sup>

A XVI. és XVII., sőt még a XVIII. században sem következett be tehát semmiféle olyas változás a Duna magyar szakaszán, ami ott a hajózást lényegesebben fellendíthette volna. A legnagyobb baj kétségtelenül a szállítóeszközök kezdetleges szerkezete volt. Skerlecz Miklós báró, aki az 1791-iki országgyűlési bizottmány megbízásából készített indokolt javaslatot a szükséges gazdasági reformokról, még akkor, a XVIII. század végén is a dunai hajózás külső akadályait három pontba foglalta össze: „1. Közönségesen puha fából készült hajókat (Kelhammer) alkalmaznak. 2. A hajókat nem építik a folyó természetének megfelelően. 3. A hajók kormányzását tudatlan és gyakran hanyag emberekre kell bízni.” A helyzet még akkor is ugyanaz volt, akárcsak XVI. században s a művelt Skerleczet különösen a rajnai hajózással vont párhuzam keserítette; keserűen panaszolta: „hogy a Duna többet bír el, mint a Rajna és mégis ezen utóbbin kemény fából készített, a dunai hajóknál sokkal nagyobb súlyú, árbocokkal, vitorlákkal, azonfelül horgonyokkal felszerelt hajók közvetítik a kereskedelmet.”<sup>4</sup>

1663-ban ugyan egy Francesco Mallet nevű olasz ajánlatot tett arra, hogy a Dunán a forgalmat géphajóval úgy rendezi be, hogy a vontatás feleslegessé válik, azonban — sajnos — ennek az ajánlatnak a nagy horderejét a hatóságok akkor nem tudták megérteni s így megvalósíthatatlan maradt. 1714-ben Vogemont Lothár lépett fel hasonló ajánlattal, de őt sem

<sup>1</sup> Takáts id. cikk. Ugyanott, 1900. 200 és 214—215. lap.

<sup>2</sup> Takáts id. cikk. Ugyanott, 1900, 175 és 193—206. lap.

<sup>3</sup> Skerlecz: *Projectum legium*. 72. §. Berényi-féle kiadás, 237. lap.

<sup>4</sup> *Projectum legium* 71. §. Berényi-féle kiadás, 234—236. lap.



hallgatták meg.<sup>1</sup> Majdnem egy századnak kellett elmulnia, amíg az érdeklődés erre a tárgyra irányult. 1797-ben a bécsi Brigittenauban már óriási tömeg bámulta azt a Batthyány Tivadar gróf szerkesztette géphajót, amely a próbán két nehéz dereglyét húzott maga után az ár ellenében.<sup>2</sup> A bámulat és az érdeklődés általános volt, komolyabb következményei azonban ennek a találmánynak sem voltak.

### III.

Egészen új fejlődési folyamat indult meg gazdasági életünkben a XVII. század végén. A török kiűzésével az ország ismét egységes terület lett, amelyen szükség volt a nagyobb arányú gazdasági rekonstrukcióra, emellett azonban ugyanakkor nyugatról új elvek is hatottak el hazánkba, amelyek ugyan egyelőre csak a bécsi hatóságok politikájában érvényesültek, de mégis átültették Magyarországra a merkantil-rendszernek némely vivmányát. A felszabadulás mindenekelőtt megváltoztatta a forgalom eddigi útirányait. A XVII. század végén és a XVIII. század első felében az északi vidékek hajdan híres városai s az őket összekötő fontos postavonal hanyatlásnak indult. Az az idegen országok berendezéseitől függő, középkori forgalmi rendszer, amelynek virágzásukat köszönhatték, összeomlott. A török uralom idejében ezt a külföldi városok árumegállító jogának hatása alatt keletkezett útrendszert még fenntartotta az a körülmény, hogy a török uralom a királyi területet úgyszólván az országnak erre a szélére szorította vissza. A felszabadítás után azonban a Duna vonala lépett előtérbe, nem ugyan a folyamközlekedés révén, de a forgalom mégis száraz úton a Balkán felé terelődött. Pozsony és Komárom mellett gyors lendületnek indult Pest, Buda, Szeged és Újvidék.<sup>3</sup> Lakosaiknak száma felülmulta a régi északi városok lakosságát. A hajózás előnyeit azonban egyelőre, a török korszakból származó hagyományai következtében, csak Komárom élvezte. A komáromi hajósok lettek a magyar Duna uraivá és a többi városoknál sokkal élénkebb hajózásuk itt adott életet az első magyar biztosító társaságnak is: a Komáromi Hajóbiztosító Társaságnak.<sup>4</sup> A forgalom tehát a felszabadulás után minden korábbi időnél határozottabban fordult az Al-Duna és ezzel a Balkán és a Fekete-tenger vidéke felé.

A merkantil-elvek hatása alatt az udvari kamarában olyan törekvések nyilvánultak meg, melyek az államháztartás bajait élénkebb forgalommal

<sup>1</sup> E két adatot is Takáts Sándor közölte többször idézett érdemes értekezésében *Ugyanott*, 1900, 317—318, lap. Az erre vonatkozó aktákat a közös pénzügyi levéltár őrzi Hoffinanz 13807 és 14012. sz. fascikulusaiban.

<sup>2</sup> Franz Gräffer: *Wiener Dosenstücke*. I. 27. lap. Die Gr. Batthyany'sche Wassermaschine.

<sup>3</sup> V. ö. Thirring Gusztáv: *Városaink lakosságának kereseti viszonyai a XVIII. század második felében*. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle, 1901. évf., különösen 133—134 lap.

<sup>4</sup> Iratait, könyveit és nyomtatványait az 1896-iki millenáris kiállítás óta a Kereskedelmi Múzeum őrzi.



és különösen a kivitelnek az emelésével óhajtották orvosolni. A kérdés természetesen az volt, hogy mit és hová lehet exportálni? A legszebb ez irányú terveket a kamarának egy olasz származású tanácsosa, Giuseppe Vecelli dolgozta ki. Ő volt az első, aki I. Lipót és XIV. Lajos ellenségeskedésének gazdasági következményeit az udvarban méltatni tudta és aki észrevette, hogy az európai hatalmak új csoportosulása folytán Francia- és Spanyolország egyesült hajóhadai Lipót országainak alattvalóit, valamint összes szövetségeseiket a Földközi-tenger kereskedelméből legalább az örökösödési háború idejére ki fogják szorítani. Belátta azt, hogy a közel Kelettel való kapcsolat megszakítását különösen a tengeri hatalmak: Angolország és Hollandia fogják megsínyleni. Amikor tehát új piacokat akart szerezni azoknak a terményeknek, amelyek Lipót országaiból kivihetők voltak, az európai konstelláció által adott helyzetben ez új piacokat Hollandiában és Angolországban vélte feltalálni. A háború következtében ezekből az országokból ugyanis kiszorultak a francia és spanyol borok s így Vecelli arra gondolt, hogy a magyar bor és gabona ott szívesen fogadott árúk lesznek. Több előterjesztésben fejtette ki erre vonatkozó nézeteit és kért felhatalmazást arra, hogy a magyar bor kivitelét illetőleg megegyezéseket létesíthessen a tengeri hatalmak kormányaival.<sup>1</sup>

A helyzet valósággal parancsolólag alakult. Vecelli tervei nem állottak magukban. Angolország és Hollandia, a Keleten pedig örmény és perzsa kereskedők foglalkoztak az adott kényszerhelyzetben azzal a gondolattal, hogy a Földközi-tengeren veszélyeztetett összeköttetésüket Európa szárazföldjén át, házánkon keresztül bonyolítsák le. Egy hosszabb ideig Angolországban élt örmény kereskedő, Sedgewick Zakariás mindjárt a karlovici békekötés után tíz évre privilégiumot kapott arra, hogy kereskedő társaival együtt Angliából Perzsiába szöveteket, onnan vissza nyerselymet szállíthasson és e szállításai közben bizonyos vámkedvezményekben részesüljön.<sup>2</sup> Az ő révén tette Vecelli az első kísérletet 1700-ban magyar borok Angliába szállítására. A kísérlet igen jól sikerült és Vecellit meggyőzte tervének helyességéről, sőt egyes bécsi kereskedőket arra ösztönzött, hogy Sedgewick vállalkozását utánozzák. Az eszme a mai Közép-Európa jelszavának első komoly megnyilvánulása s a maihoz hasonló politikai körülmények között mind szélesebb körökben hódított tért. A bécsi örmény Hazzi Kristóf több más örmény kereskedővel együtt megkísérelte azt is, hogy az addig Oroszországon át a Keleti-tenger partjaira és onnan a tengeri hatalmakhoz szállított árucikkeit szintén Magyarországon, az örökös és a német tartományokon át fuvarozza.<sup>3</sup>

Még élénkebb volt azonban az érdeklődés ezen kereskedelmi útvonal

<sup>1</sup> Takáts Sándor: Külkereskedelmi mozgalmak hazánkban I. Lipót alatt. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle, 1899. évf. 439–441. lap.

<sup>2</sup> Takáts id. cikke. Ugyanott, 1899. 354–367. lap. A privilégium közöive Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle, 1897. évf. 305. lap.

<sup>3</sup> Takáts id. cikke. Ugyanott, 1899. 404–408. lap.



íránt Hollandiában és Angolországban, hol a hivatalos hatóságok, kormányzati és kereskedelmi testületek foglalkoztak a szárazföldi út kérdésével és keresték a módokat, hogy hogyan lehetne ennek költségeit a folyók fölhasználásával lehetőleg a minimumra redukálni. Az angol kormány meghatalmazott követe révén külön előterjesztésben fejtette ki, hogy óhajtáná az angol kereskedelmet a Balkánra és Perzsia felé hazánkon át irányítani.<sup>1</sup> Hollandia részéről pedig De Lierdt vezetésével alakult egy kereskedelmi társulat a Törökország felé vezető kereskedelem szervezésére.<sup>2</sup> E tervezgetések kapcsán merült fel az a gondolat is, hogy a Dunát a Morva segítségével az Oderával kapcsolják össze és így a Keleti-tengertől a Fekete-tengerig az árút vízi úton szállíthassák. Az e csatornára vonatkozó terveket részleteiben is kidolgozta Vogemont Ferenc.<sup>3</sup>

Mindezek a törekvések, amelyek Magyarország kereskedelmének fényes perspektívát nyithattak volna meg az 1699–1703 közötti évekre esnek. Bármilyen nagyszabású volt azonban a gondolat és bármennyire egy háborús kényszerhelyzet szükségszerű következményeként jelentkezett, az udvari körök még nem tudták felfogni jelentőségét: a tárgyalásokat elhúzták, a kereskedők részére privilégiumokban biztosított kedvezményeket nem respektálták s ezzel elmulasztották az alkalmat, amelyet az osztrák örökös tartományok és hazánk gazdasági életének felvirágoztatása érdekében örömmel és megfontolás nélkül kellett volna megragadniok. Sedgewick néhány esztendő alatt belefáradt a vámhivatalnokokkal való pörlekedésbe,<sup>4</sup> a Hazzi-féle társulat egyszeri próba után lemondott terveiről, és kereskedői a visszautat már ismét Oroszországon át tették meg.<sup>5</sup> Vecelli szép tervei mind romba dőltek. Maga az udvari kamara, a magyar hatóságok és az udvar buktatták meg őket. Vecelli Kelet és Nyugatnak Magyarországon át való közlekedése érdekében személyesen akart tárgyalásokat folytatni Hollandiában és Angolországban és hogy tervét megvalósíthassa, kiküldetését kérte a tengeri hatalmak kormányaihoz. Az udvarban azonban évekig fontolgatták a sürgős projektumot. Angolországból a császári követ, Hoffmann, minden erejével Vecelli kiküldetése ellen dolgozott, mert sértette, hogy a monarchiának Londonban mellette még egy másik követe is legyen. Amikor végre 1705-ben Vecelli megkapta a megbízatást, Hoffmann lépten-nyomon akadályokat gördített működése elé. De akkor már az udvar el is késett a korábban éppen Hollandia és Anglia részéről sürgetett összeköttetés megvalósításától. 1705-ben a tengeri hatalmak az ellenséges Francia- és Spanyolországgal a tengeri forgalom dolgában megegyezésre jutottak és így már nem szorultak rá arra, hogy nagy befektetésekkel, csatornaépítkezéssel és a bécsi

<sup>1</sup> Ugyanott, 443. lap.

<sup>2</sup> Ugyanott, 409. lap.

<sup>3</sup> Ugyanott, 366. lap.

<sup>4</sup> Ugyanott, 364–366. lap.

<sup>5</sup> Ugyanott, 406. lap.



udvarral folytatandó nehézkes tárgyalások után Magyarországon át nyissanak maguknak utat a Keletre.<sup>1</sup>

Az udvari hatóságok szakértelmének hiánya és indolenciája mellett azonban ez érdekes tervezgetéseknek egy másik nagy akadályuk is volt: a kereskedelmi intézményeknek és forgalomnak nemcsak nálunk, hanem a német birodalomban is még egészen középkori alapokon nyugvó szervezete. A sok közbülső vámvonallal és mindenféle más forgalmi akadály meghiusította a magánúton keletkezett kísérleteket is, nemcsak azokat, amelyeket a szövetséges államok kormányai hivatalosan kezdeményeztek. A spanyol örökösödési és a nagy északi háború után a XVIII. század első éveinek emez érdekes tervei nyomtalanul eltűntek, feledésbe mentek és maradt minden a régiiben.

Az a mozgalom tehát, amely a Fekete-tenger felé irányuló forgalomnak és a víziutak kiépítésének jelszavával indult meg, meghiusult anélkül, hogy a dunai hajózáson bármit is lendített volna. Berzeviczy Gergely 1797-ben még azt írta, hogy „a hajózás nálunk nincs annyira kifejlődve, hogy vitorlás hajók közlekedhetnének a Dunán, ami kisebb folyókon, minők az Elbe, Rajna, Visztula, gondos iparkodás által megtörténik. A hajózás akadályát képezi a folyam medrében levő sok tönk, malom és a vontató utak fenntartásának elhanyagolása.” A dunai hajózás legnagyobb akadályaként pedig Skerlecz Miklós báróval egybehangzóan azt említette, hogy Zimonytól Dunaföldvárig a part alacsony volta miatt rendes vontató utakat készíteni nem tudnak s így ezen a szakaszon a vontatás kizárólag emberi erővel történik.<sup>2</sup> A kedvezőtlen helyzeten tehát sem a pozsareváci sem a belgrádi békekötés után a török birodalommal kötött kereskedelmi szerződések nem változtattak, sőt akkor sem következett be lényegesebb fordulat, amikor II. József 1784-iki szerződése a Duna török szakaszát szabaddá tette kereskedőinknek.<sup>3</sup> Egy Göllner nevű bécsi kereskedő ugyan két szilárdabb építésű hajóval a Dunán és a Fekete-tengeren át Konstantinápolyba akart hajózni, de csak egyik hajójával ért oda, a másik a Vaskapu szikláin tönkrement s e kedvezőtlen kezdet után csak lassan indultak meg új vállalkozások.<sup>4</sup> Pedig akkor már sokat beszéltek és írtak hazánkban a vízi utak fontosságáról.<sup>5</sup> 1715-ben Dillher báró szolnoki várparancsnok egy Szolnok és Pest között építendő, a Dunát és Tiszát összekötő csatorna nagyszabású tervét is felvetette és propagálta.

<sup>1</sup> Ugyanott, 442–464. lap.

<sup>2</sup> Magyarország kereskedelméről és iparáról, Lőcse, 1797. Újra kiadta Gaál Jenő: Berzeviczy Gergely élete és művei, 227. lap. Skerlecz Miklós báró: *Projectum legium*, 70. §. Berényi-féle kiadás 233–234. lap.

<sup>3</sup> V. ö. Skerlecz Miklós báró: *Descriptio physico-politicae situationis regni Hungariae*, Berényi-féle kiadás, 72. lap. U. ö.: *Projectum legium*, 16. §. Ugyanott 137. lap.

<sup>4</sup> Skerlecz: *Projectum legium*, Berényi-féle kiadás 237–238. lap. Berzeviczy id. hely 227. lap.

<sup>5</sup> Fölmerült még a Vág és a Szamos szabályozásának terve is. V. ö. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle, 1902. évf. 141. lap és 1898. évf. 545. lap és 1727-ben már Debrecen is csatornával akarták összekötni a Tiszával. V. ö. ugyanott 1904. 318. lap.



Ámbár a kormányhatóságoknál süket fülekre akadt,<sup>1</sup> a gondolat többé nem aludt el s a század végén különösen Balla mérnök küzdött érte. Emellett komolyan foglalkoztak azzal a tervvel, hogy a Tiszát a Hernád, a Poprád és a Dunajec segítségével összekössék a Visztulával, legtöbbet azonban a Vukovár és Mitrovica közt építendő Duna—Száva csatorna és a Kulpa csatornázási terve foglalkoztatta az elméket.<sup>2</sup>

A dunai hajózásra nevezetesebb fordulat csak akkor állott be, amikor a Kiss-testvérek a XVIII. század legvégén a Ferenc-csatorna terveit kidolgozták és munkálatait 1795-ben megkezdették. A csatorna 1802-ben nyílt meg s a hajózás szempontjából legkellemetlenebb Dunaszakasz elkerülésével rövidebbé, gyorsabbá és olcsóbbá tette a hajózást Szalánkemén felé. A csatornán való hajózás 47 mérföldnyi útmegtakarítást s az akkori viszonyok közt kedvező időjárásban egy, kedvezőtlen időjárásban esetleg két hónapi különbséget is jelentett.<sup>3</sup>

A XVIII. század tervezgetéseiben azonban éppen az Al-Duna szakaszán főnnforgott nehézségek miatt az érdeklődés ismét inkább az Adria felé terelődött. Amikor III. Károly király idejében az új alapvetés megindult, a külkereskedelmi kapcsolatot egészen az Adriai-tenger partvidékére építette fel. Trieszt és Fiume szabad kikötők lettek; Portoré építésével a király Magyarországnak is új kikötőt akart teremteni és a Károlyvárosból Fiuméba és a magyar tengerpart városaiba vezetett úttal biztosítani akarta az ország összeköttetését a kikötőkkel. Ezzel a tengerpart történetében egy korszak következett.<sup>4</sup>

Az Adriai-tenger jelentősége hazánkra a XV. század óta aláhanyatlott. Az első csapás Dalmáciának az elveszte volt, ahonnan eddig az árút Bihácson át hozták Magyarországra. Dalmácia elvesztése után a dalmát városok kikötőinél jóval rosszabbakkal, Zengg és Carlopagó kikötőivel kellett megelégednünk. A török küzdelmekben jó időre ezekből is kiszorultunk és Magyarországnak egyetlen kikötője maradt: a buccarii. Mindazonáltal olyan esztendőkből, amikor Itáliában rossz volt a termés, a buccarii kikötő elég élénk volt, mert, ha csak azt a bécsi kormány el nem tiltotta, nagymenyiségű gabonát szállítottunk e kikötőn át az olasz városoknak. E forgalomnak jelentékeny részét azonban Buccaritól elvonta Trieszt.<sup>5</sup> A gabonát főképp az Alföld déli vidékeiről szállították ide s így keletkezett két katonánank: Schley kapitánynak és Gastl főhadnagynak kezdeményezésére Temesvároth egy hajózási társaság, amely három

<sup>1</sup> Takáts S.: Dunacsatorna terve Pest és Szolnok közt 1715-ben. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle, 1902. évf. 137. lap.

<sup>2</sup> V. ö. erre vonatkozólag Skerlecz: Projectum legium 77. §. id. kiadás, 248. lap. Jelentékeny volt még a Dunával párhuzamosan Bajától Szabadszálláson és Kunszentmiklóson át Harasztiig kontemplált és a Sió-csatorna terve is. U. ott.

<sup>3</sup> Berzeviczy id. mű, 229. l. — Skerlecz: Projectum legium. 77. §. id. kiadás, 247. l.

<sup>4</sup> V. ö. Skerlecz: Projectum legium, 21. §. id. kiadás, 139. lap. — Szapáry: Der unthätige Reichthum Hungarns wie zu gebrauchen 82—96. lap.

<sup>5</sup> Skerlecz: Projectum legium, 21. §. id. kiadás, 140. lap, Batthyany: Ueber das Ungarische Küstenland, 175. lap.



hajón, a Dunán, Száván és a Kulpán vitte szállítmányait Károlyvárosig és onnan a Károly-úton Fiuméba. Ez a vállalkozás irányította a figyelmet a Szávára és a Kulpára.<sup>1</sup> A Szávát szabályozták és 1770-ben Batthyány Tivadar gróf, valószínűleg a szolgálatában álló Serionne francia mérnök tanácsára, fölvetette azt a gondolatot, hogy egészen Bródig vigyék föl a hajókat, ami a gabonának Fiuméba szállítását könnyítette volna meg.<sup>2</sup>

Az egész XVIII. század tehát fokozott érdeklődéssel fordult a tengerpart felé. A külföldi közgazdasági eszmék közönségünkhöz is eljutottak és az udvarban is széles látókörű szakférfiak intézték az ügyeket. Így történt a fejlesztés érdekében Fiumének Magyarországhoz csatolása, amelynek következtében Buccarinak, Portorénak jelentősége rövidesen aláhanyatlott.<sup>3</sup> A magyar tengerpartnak azonban mindazon kedvezmények ellenére is, amelyek felvirágoztatására törekedtek, volt egy nagy hibája, hogy tudniillik az országtól a Karszt magas, sivár és szinte járhatatlan hegyei elzárták. A kereskedőnek, aki árúit a Száván vontatta fel, szinte olcsóbb út kínálkozott Triesztbe, Szalókgig hajón s onnan Laibachon át száraz úton; a temesvári kereskedelmi vállalat is rövid hét évi fennállás után áldozatul esett a trieszti érdekeknek.<sup>4</sup> A Batthyány Tivadar javasolta Kulpa-csatornát nem építették ki, a szállítás pedig Károlyvárosból a kikötőkbe sokkal nehezkesebb és drágább volt, semhogy Trieszt versenyt egykönnyen megtörhették volna.<sup>5</sup> II. József a róla elnevezett útnak az építésével iparkodott segíteni a bajon, amely Zengget és Carlopagót kötötte össze az országgal. Majd Benyovszky Móric grófnak a tervét karolta föl a császár, aki egyéb tengeri vállalkozásai mellett egy fuvarozó vállalatot akart alapítani Károlyváros és Fiume között. A Károly-út azonban nem volt alkalmas a forgalom nagyobb arányú emelésére, Benyovszkyban pedig nem volt meg a kitartás és a türelem gondolatának megvalósítására.<sup>6</sup>

Mindezeknek dacára a XVIII. században e vidék volt gazdasági életünknek legjelentékenyebb területe, azoknak, akik gazdasági kérdésekkel foglalkoztak, a legjobb empirikus iskola. Amikor a XVIII. század utolsó és a XIX. század első éveiben közgazdasági irodalmunk megindult, annak legkiválóbb képviselői a magyar tengerparton és az azzal kapcsolatos

<sup>1</sup> 1759-ben alakult 50.000 frt. alaptőkével, melyet 1764-ben 200.000 frtra emeltek fel.

<sup>2</sup> Serionne fontos szerepet játszott Batthyány Tivadar gróf tervezéseiben. Fennmaradt egy emlékirata Magyarország mezőgazdaságának föllendítéséről. Közölve: Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle, 1898. évf. 320–340. lap.

<sup>3</sup> Fest Aladár: Fiume Magyarországhoz való kapcsolásának előzményeiről és hatásairól. Századok, 1916. 239–266. lap.

<sup>4</sup> Megszűnt 1766-ban.

<sup>5</sup> Batthyány: Ueber das Ungarische Küstenland, 155–157. lap, összeállítja a szállítási díjakat. V. ö. még ugyanott 175. lap és Wersak: Einige Bemerkungen über die Wichtigkeit des Handels auf der Donau, 223. lap.

<sup>6</sup> Thallóczy Lajos: Gr. Benyovszky Móric haditengerészeti és kereskedelempolitikai tervei. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle, 1901. évf. 358–365. és 406–409. lap.



területeken szerezték közgazdasági ismereteiket, innen merítették az impulzust, hogy egyes közgazdasági kérdéseket irodalmilag is feldolgozzanak. Szapáry János gróf, aki 1784-ben írta „Der unthätige Reichthum Hungarns wie zu gebrauchen“ című munkáját,<sup>1</sup> kormányzósági tanácsos volt Fiumében, majd később kormányzó, Almásy Pál gróf, a „Super statu commerciali Hungariae“ szerzője,<sup>2</sup> a fiumei kormányzói méltóságban Szapárynak elődje; Skerlecz Miklós báró, 1791-ben az országgyűlés által kiküldött kereskedelmi bizottmány legagilisabb munkása, zágrábi főispán.<sup>3</sup> Gróf Batthyány Vincének egy tengerparti utazása adott alkalmat gazdasági elveinek kifejtésére<sup>4</sup> és Benzoni, aki 1802-ben adta ki „Vorschlag eines commerzsystems“ című munkáját, fiumei patricius család tagja volt. Skerlecz és Almásy munkássága révén a tengerparton felmerült kereskedelmi elvek országgyűléseink munkálataiba is belekerültek, sőt alapját szolgálták a harmincas években megindult reformnak.

A XVIII. századi nagy gondolkozóink tehát s a kor államférfiai sokkal inkább foglalkoztak az Adriai-tenger kereskedelmének felvirágoztatásával, semmint azzal a gondolattal, hogy a Dunát hajózhatóvá tegyék. A Kulpa-csatorna kérdése sokkal több vitára adott alkalmat, mint a dunai hajózás. Batthyány Vince levelei ezért a tervért kardoskodtak és a nagy koncepciójú Skerlecz báró is, ámbár elismerte, hogy csak a Kelet felé van kedvező hajóútunk a külföldre, s hogy az Oroszországgal 1784-ben kötött szerződés következtében minden külföldi tartomány között a Krim-félszigettel vagyunk a legkedvezőbb kereskedelempolitikai viszonyban, mégis úgy gondolkozott, hogy bár az aldunai „szűk kapun át nyitva állott az út a magyar kereskedőnek a Fekete- és a Földközi-tenger partjain lakó népekhez, nyitva az Oceán környéke is és az egész világ“; mégis a dunai útnak egyedül csak a Fekete-tenger szempontjából van jelentősége.<sup>5</sup> És ha Batthyány terve nem is valósult meg mindjárt, a szakköröket állandóan foglalkoztatta. A Szávaszabályozás a Rába-bizottság tervei szerint folyt s a Kiss-testvérek a Ferenc-csatorna építése közben is foglalkoztak a Kulpa csatornázásának kérdésével.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Nürnberg, 1784.

<sup>2</sup> Megjelent német fordításban: Vom Handel des Königreichs Ungarn. Schlözer's Saats-Anzeigen, 1792. XVIII. Bd. Heft 69. 16–35. lap.

<sup>3</sup> Munkálatait az 1791-ben kiküldött kereskedelmi bizottmány részére készítette. Törvénytervezet indokolásokkal és az akkori állapotoknak tárgyalásával egy bevezető részben. Először csak e bevezető részt adta ki kivonatossan: Descriptio physico-politicae situationis Regni Hungariae. Pozsony, 1805., majd az egészet: Projectum legum etc. Pozsony, 1826. Magyar fordításban kiadta Berényi Pál: Skerlecz Miklós báró művei. Budapest, 1914.

<sup>4</sup> Über das Ungarische Küstenland, Pest, 1805. Schedius Lajos adta ki. Maguk a levelek 1796-ból vannak datálva.

<sup>5</sup> Descriptio 17. §. id. kiadás 72. lap.

<sup>6</sup> Berzeviczy Gergely: Magyarország kereskedelméről és iparáról, Gaál-féle kiadás, 229. lap. — V. ö. még Wersak: Einige Bemerkungen über die Wichtigkeit des Handels auf der Donau stb. 24. és 223. lap és főképp Rauchmüllernek József nádorhoz intézett, a csatornamunkálatokról szóló emlékiratát, 1831. Orsz. Levéltár.



Magyarországnak akkor csak ez a két szűk kis kapuja volt, amelyeken át a külfölddel akadálytalanul érintkezhetett. Amióta Mária Terézia idejében a királynő és a rendek az adózás kérdésében meghasonlottak, az udvari politika a magyar rendek által megtagadott adóösszeg előteremtésére következetesen kiszolgáltatta az örökös tartományoknak gazdasági érdekeinket, hogy ezzel lakosságuk adóképeségét fokozza. Lengyelország fölosztásáig legalább arrafelé volt élénk külkereskedelmi forgalmunk, amióta azonban a magyar korona jogán Galicia is osztrák kormányzás alá került, hazánk minden oldalról osztrák és török területek közé volt beékelve s ezzel a külföldtől gazdaságilag el volt szigetelve. Nem lehet csodálni, hogy ezek közt a körülmények közt az egész figyelem a forgalomnak kínálkozó szabad kijárások felé fordult. E tekintetben pedig az adriai kijárásnak messzebb visszanyúló hagyományai voltak, mint a dunai kapunak, amely csak 1784-ben nyílt meg, de a török háború következtében csakhamar ismét bezárult. A technikai akadályok mindkét helyen elég súlyos problémákkal foglalkoztatták a szakköröket, az általános vélemény azonban mégis az volt, hogy az Adria felé ezek könnyebben oldhatók meg, mint az Al-Dunán, ahol politikai természetű akadályok is lábatlankodtak.

Csak egy újabb hadihelyzet, amelynek következtében az európai konstelláció a spanyol örökösödési háborúhoz hasonló viszonyokat teremtett, irányította a figyelmet ismét teljes mértékben a Dunára, ez alkalommal egy olyan közgazdasági író munkáiban, aki szepesi származása folytán inkább az északi forgalom felelevenítésének a híve volt.

A francia háborúk, melyek folyamán Napoleon Angliában látta legveszedelmesebb ellenségét, ez alkalommal Franciaországgal hozták kapcsolatba hazánkat. A Napoleon kimondotta kontinentális zárlat Anglia tengeri uralmának megsemmisítésére törekedett; kimondásával azonban az angol tengeri hatalom megszakította a kontinens országainak minden összeköttetését a Kelettel a tengeren át. Amikor tehát Európa szárazföldje a Duna vonalán és a dunai olcsóbb vízi út felhasználásával kereste a kapcsolatot a gazdag Kelettel, ennek oka ismét a háborús kényszerhelyzet volt.

Berzeviczy Gergely 1808-ban publikálta „Nézetek az ázsia—európai világkereskedelemről, a mostani időviszonyok szükségleteinek szempontjából vizsgálva”<sup>1</sup> című művét, amelyben a háborús helyzetnek minden konzekvenciáját levonta és rámutatott arra, hogy a Duna folyamrendszerének segítségével a Fekete- és Káspi-tenger vidékéről milyen előnyösen lehetne beszerezni a szükséges nyersárúkat nemcsak Magyarország és a német birodalom, hanem a varsói nagyhercegség, Porosz- és Oroszország, sőt a skandináv államok részére is. Rámutatott arra, hogy Ausztriának szövetsége Oroszországgal mennyire megkönnyítené az ázsia—európai világkereskedelemnek szárazföldi úton való lebonyolítását is, ha sikerülne visszaállítani Ázsia egykori híres karavánútjain a régi idők nagy forgalmát.

<sup>1</sup> Pest, 1808. Újra kiadva Gaál Jenő: Berzeviczy Gergely és művei. Budapest, 1902.



Tervezgetéseiben azonban nem egyedül a Duna vonalára alapította rendszerét; a Duna mellett épp olyan jelentőséget tulajdonított az Adria és a Balti-tenger közt létesítendő forgalmi útnak, különösen a Dunajec vonalának. A hadihelyzet s az európai konstelláció változásával pedig Berzeviczy Gergelynek a tervei hamarosan megváltoztak. Amikor 1814-ben a bécsi kongresszus összeült, fentebb említett munkájának gondolatait új köntösben adta közre: „Az északi kereskedelemnek szélesebbkörűvé tétele” címen.<sup>1</sup> Akkor már nem a kontinentális zárlat teremtette helyzet éreztette hatását gondolkodásában, hanem a szent-szövetségé, a monarchiának Orosz- és Poroszországgal kötött szövetsége. Ennek hatása alatt már nem is a Duna vonalát tekintette kereskedelmünk legjelentékenyebb útvonalának, hanem az északit, ahol a Dunajec vízi útjának felhasználásával a szövetséges országokkal az adott helyzetben úgy remélte, hogy a kereskedelmet jelentékenyen föllendítheti. Berzeviczyt sem mondhatjuk tehát a dunai vonal rajongó, vagy akár csak meggyőződéses hívének s a dunai kereskedelem föllendítése érdekében történt tervezgetések ez alkalommal is hamarosan elhaltak, anélkül, hogy a dunai forgalom emelésére jelentékenyebben hathattak volna.

Csak hat esztendővel Berzeviczy utóbb említett művének megjelelése után, 1820-ban látott napvilágot Pesten egy idegen, de Pesten megtelepült német ember tollából egy olyan munka, amely menten minden politikai aktualitástól, rajongó meggyőződéssel hirdette azt, hogy az ország gazdasági élete érdekében mindenekelőtt a dunai kereskedelmet kell föllendíteni. Wersak Vencel Ágost lapszerkesztőnek került Pestre és 24 évvel Pesten való megtelepedése után írta „Einige Bemerkungen über die Wichtigkeit des Handels auf der Donau, nach dem Schwarzen Meere und über dieses hinaus, für das Königreich Ungarn und die übrigen erbländischen Provinzen, vorzüglich aber für die Kommerzialstadt Pesth” című munkáját. Ez a könyv az első, amely kizárólag csak a kereskedelmi viszonyok figyelembevételével hangoztatta azt, hogy a dunai úton lehet legkönnyebben kapcsolatot teremteni az ország és a tenger között, még pedig a keleti árúk szállítása szempontjából olyan fontos Fekete-tengerrel. A Fekete-tengerről a Donon és a Volgán át vélte megteremthetőnek a legelőnyösebb forgalmat a Káspi-tengerrel, sőt ezen túl nemcsak Mezőpotámiával és Perzsiával, hanem még Indiával is. Ő volt az, aki először fejtette ki ennek az összeköttetésnek nagy jelentőségét, nemcsak Magyarországra, hanem az osztrák örökös tartományokra, a német államokra és Svájcra nézve is.<sup>2</sup> Az ő gondolkozása közelítette meg leginkább és legelőször a ma oly sűrűn hangoztatott hamburg—bagdadi útvonal eszméjét. És munkájában valóságos lelkesedéssel mutatott rá arra, hogy ezen összeköttetés mellett milyen fényes jövő várna Pest városára.

\*\*\*

<sup>1</sup> Bécs, 1814. Ujra kiadva az id. Gaál-féle műben.

<sup>2</sup> V. ö. az id. munkának különösen 230—239. lapjait.



Nem akarjuk e helyen kutatni, hogy hogyan történt a XIX. században kereskedelmi útvonalaink kiépítése. A dunai út megnyitása Széchenyi nevéhez fűződik: ő háritotta el a hajók útjából a legnagyobb akadályt, a Vaskapu sziklatömbjeit és ugyancsak neki sikerült hajózásunkat korábbi elhanyagolt állapotából kiragadnia, nem a Skerlecz sürgette szilárd építésű keményfahajókkal, hanem új találmánnyal: a gőzhajóval. Az ő reformjával vált a Duna azzá, aminek mi ismerjük, és semmi sem dicséri jobban az átalakítás nagy munkáját, mint hogy ma már el sem tudjuk képzelni azokat a kicsinyes és primitív állapotokat, amelyek azelőtt a Dunán főnállottak s akaratlanul is a mai kor állapotait vetítjük vissza a régmúlt időkbe. A feketetengeri összeköttetés kérdése a Vaskapu megnyitásával meg volt oldva; a XIX. század reformmozgalma tehát megoldotta azt a kérdést, amelyet a spanyol örökösödési és a francia háborúk kényszerhelyzetei sem tudtak dűlőre vinni. De mindez nem történt egyoldalúan. A dunai út megnyitása nem homályosította el érdekeinket az ország más határain más irányokban, különösen nem tengeri érdekeinket. Amikor Széchenyi a Vaskapu szikláinak robbantásával a feketetengeri forgalom útját törte, ugyanakkor Kossuth a régi, hagyományos nyomokon haladva, az alföld—fiumei vasút építésével azon fáradozott, hogy a magyar gabonának biztosítsa az olcsó szállítást az Adriai-tenger partjára. S ha Széchenyi a gőzhajót hajtotta eszméinek szolgálatába, Kossuth is egy olyan technikai vívmánnyal dolgozott, amely legyőzte a szállítás addigi főnehézségét: a szállítás szertelen költségeit.

„Közép-Európa“ — ha e mozgalommal szemben nem akarunk kedvezőtlen helyzetbe kerülni — a múlt század nagy munkájának továbbfejlesztését, nagyszabású kiépítését követeli tőlünk. Vecelli és Wersak sajátlagos érdekeinket érintő, termékeny gondolatai még csak egyes részleteikben öltöttek testet. Ne feledjük azonban el, hogy a XIX. század közlekedési reformmunkájának legnagyobb érdeme, hogy nem volt egyoldalú! A kereskedelem mindig keresi az új összeköttetéseket, de soha sem hanyagolja el a régieket. A Duna vonala mellett nekünk mindenkor épp oly értékes kincsünk összeköttetésünk az Adriával — és ebben az irányban sem valósultak még meg a XVIII. század tervei.





