

ELIJAHU ASHTOR:

## A NAGY VÁLTOZÁS A LEVANTEI KERESKEDELEMBEN

A muzulmán Közel-Kelettel való kereskedelemre vonatkozó dokumentumok gondos összehasonlítása – a XIV. sz. utolsó harmadában és a rákövetkező időszakban történt kiteljesedés előtt – jelentős változást hoz fel színre. számos termék, amely nagy jelentőségre tett szert – mint Európából a Közel-Keletre irányuló export-termék a keresztes háborúk idején, a kései középkorban nem játszott tovább jelentős szerepet.

Mások váltották fel őket, és ipari termékek váltak az Európából a Közel-Keletre irányuló export legfontosabb árucikkeivé. A Levanté-vel folytatott kereskedelem jellege számottevően megváltozott.

A Közel-Kelet muzulmán uralkodóinak vasra és faanyagra irányuló sürgető szükséglete – még inkább ösztönzően hatott a dél-európai országokkal való kereskedelmi kapcsolatok intézményére. A muzulmán uralkodók saját dominiumaikkal való kereskedésre bátorították az itáliai kereskedő városokat, mert az utóbbiak szállították nekik azokat a cikkeket, amelyek nélkülözhetetlenek voltak hadiflottáik fenntartása miatt. A pisaiak kifejezett vállalkozása ilyen hadianyagok szállítására az egyiptomi kormánynak, kivéve az Egyház kifejezett tilalma alá tartozókat, – csak egyetlen példa a dél-európai kereskedők aktivitására. Bizonyos – Pisa és az egyiptomi uralkodók közötti – egyezmények, a XII. sz.-ban, a vas, faanyag és kátrány importjára vonatkozó záradékot is tartalmazzák.<sup>1</sup>

Nyilvánvaló bizonyosságok vannak más kereskedő nemzeteknek vas és faanyag Egyiptomba történő szállításával kapcsolatban. Mind arab, mind pedig velencei dokumentumok utalnak európai kereskedők vas- és faanyag exportjára, amely Egyiptomba irányult, s Fatimida, s az Ajjubida dinasztia uralkodása idején. Az idősebb Marino Sanudo, a Secreta fidelium crucis, 1306- és 1309 között írott tervezetében, még kikel a „rossz keresztények” ellen, akik a muzulmánoknak vasat, faanyagot, kátrányt és rabszolgákat szállítottak.<sup>2</sup>

Másfelől viszont úgy tűnik, hogy ezen árucikkek exportja a XV. sz.-ban, az Egyiptommal és Szíriával folytatott kereskedelemnek csak egy jelentékte-

len üzletágát jelentette. A muzulmán flották pusztulása konzekvens változás volt, nyilván inkább lépcsőzetes, mintsem ugrásszerű.

A XIV. sz. közepéről származó dokumentumok sora – a velencei hajók Ciprusnak és Kis-Örményországnak fizetett vámilletékekről – bizonyítja a Közel-Keletre irányuló vas-exportot.<sup>3</sup> Feltételezhető – bizonyára nem alaptalanul –, hogy ezen vasrakományok egy része a szultán domíniumaiba vette útját. Egy lelet áruvámtarifát tartalmaz, melyet egy Krétából jövő vaszállítmányra fizettek ki,<sup>4</sup> s ez a tény arra indít, hogy feltételezzük: a szállítmány egy részét Egyiptomban adták el. A Közel-Keletre irányuló közvetlen, muzulmán részre történő fémexportot valójában még mindig tiltotta az Egyház, és a velencei hatóságok számoltak is ezzel a tilalommal. A velencei szenátusban 1377-ben javaslat készül, amely engedélyezte volna a sárgaréz, az ón és más fémek Alexandriába való exportját – elutasításra került.<sup>5</sup>

Abban az időben a Mamelukok hadiflottája még nem volt olyan jelentéktelen, és időről-időre kísérletek történtek az egyiptomi kormány részéről új hajók építésére. Al-Makrizi közlése szerint I. Péter, Ciprus királyának Alexandria elleni támadása után, a Mamelukok 200 új hadi- és szállítóhajó építésére vállalkoztak, valamint nagy mennyiségű vasat és faanyagot szállítottak.<sup>6</sup> Egy éven belül 100 hajó építését fejezték be.<sup>7</sup> Húsz évvel később, amikor a genovaiak rajtaütöttek a szíriai kikötővárosokon, még egyszer anynyi hajó épült.<sup>8</sup> A Mamelukok nem voltak teljesen passzívak a tengeri hadviselésben, ebben az időszakban, és alkalmanként keresztény hajókat is megtámadtak.<sup>9</sup>

Tehát az európai faanyagra és vasra még nagy szükség volt Egyiptomban, és számos dokumentum tartalmazza a keresztény kereskedők közvetítésével bonyolódó egyiptomi importot, a XIV. sz. vége felé. Egy 1401-ben, Alexandriában kelt hivatalos okirat utal egy zárai kereskedő részéről 1400-ban Zengg-ből Alexandriába lebonyolított faanyag-importra.<sup>10</sup> Emanuel Piloti 1420-ból származó írásában úgyszintén utal a Zengg-ből – Rodoszon keresztül – Alexandriába történő faanyag-exportra. A szerző szerint a rodoszi lovakok – nemsokkal azelőtt – megtiltották a kereskedelmet.<sup>11</sup> A vas még megjelenik Francesco Datini közvetítői révén szerkesztett árlistán Damaszkuszban 1379-ben, 1386-ban és 1396-ban.<sup>12</sup>

Mindazonáltal a XIV. sz. végétől a muzulmán hadi- és kereskedelmi flották hanyatlása – visszavonhatatlanul megkezdődik. A Mamelukok, e harcok réteg főleg török, és később cserkesz lovasságból állott, nem értették, nem is méltányolták a tengeri hadviselést, és megtiltották a tengeri hajók építését.<sup>13</sup> A Mediterraneumban az egész kereskedelmi hajózást ténylegesen

az európaiak monopolizálták. A XIV. sz. végéről és a XV. sz. első éveiből – számtalan dokumentum tanúskodik erről. Tunéziaiak utaztak egy marseillesi hajón Alexandriából saját országukba, árujukat is ezen a hajón szállítván;<sup>14</sup> Alexandria Mameluk kormányzója egy anconai hajót bérelt, hogy sót szállítson Tripoliba, 1399-ben,<sup>15</sup> valenciai muzulmánoknak adtak bérbé egy katalán hajót – árujuk Alexandriába történő szállítása céljából. 1477-ben,<sup>16</sup> szintén muzulmánok béreltek ki egy velencei hajót a „Barbaricum-ba” történő utazáshoz 1403-ban,<sup>17</sup> genovai és katalán hajók szállítottak olíva olajat az észak-afrikai országokból Alexandriába.<sup>18</sup> A filozófus és szociológus Ibn Khaldun (– 1406), egyike a legtehetségesebb arab tudósoknak a XIV. sz.-ban, egyértelműen megállapítja, hogy a muzulmánok ebben az időben már nem tudták hogyan kell hajót építeni.<sup>19</sup> Ettől a faanyag és a vas iránti kereslet a Közel-Keleten jelentős mértékben megcsappant. Elég jellemző módon, a velencei Antonio Zane és Lorenzo Dolfin üzletházak részére jegyzett árulistákon – Alexandriában és Damaszkuszban a XV. sz. első felében – nem számolnak a vassal. Egy vasra vonatkozó tétel Giovanni da Uzanno<sup>20</sup> alexandriai árulistáján félreérthetetlenül korábbi időszakból keletkezett, ahogy számos más árucikk is, amit Üzleti Könyve tartalmaz. Meg kell említenünk azonban, hogy ezen árucikkek bizonyos fajtáit még Dél-Európából hajózták be a közel-keleti kikötőkbe. Talán ciprusi kereskedők játszották néha a közvetítő szerepet.<sup>21</sup> A velencei szenátus 1405-ben újra megtiltotta vas eladását a kairói szultán alattvalóinak,<sup>22</sup> de néhány dokumentum a vas Egyiptomba és Szíriába történő exportjáról tanúskodik a XV. sz. folyamán. Mind velencei, mind pedig más dél-európai kereskedők részt vettek ebben a kereskedelemben.<sup>23</sup> De ezeknek az árucikkeknek Egyiptomba és Szíriába irányuló exportjában nagymérvű hanyatlás kellett, hogy végbemenjen. Azok a konklúziók, amelyeket R. Sprandel az Üzleti Könyvekből kimutatott – meggyőzőek.<sup>24</sup>

A Közel-Kelet technikai stagnálása az egykor virágzó iparágak tekintetében mutatkozott meg. Az Európából importált ipari termékek jobbak és olcsóbbak voltak, esetenként mind a két előnyük megmutatkozott. A szappangyártás egyike volt ezeknek az iparágaknak; hanyatlása pedig egyik meghatározója az olajfa-ligetek pusztulásának, amelyet a dél-európai országokból egyre növekvő olíva-import is jelez. Mindez azonban a Mameluk kincstárak kapzsóságának is köszönhető, hiszen az olaj kényszervásárlását a kormány tartotta kezében, s ez felhasználható volt az adószedésből származó vagyon növelésére. Ezek a kényszervásárlások tönkretették az iparosokat. Végül pedig ott voltak a termelés költségei. A növekvő elnéptelenedésnek

köszönhetően, a munka költségei szemmel láthatóan megnöttek. A szappan árának megnövekedése – csakúgy, mint más ipari termékek esetében – számottevő.<sup>25</sup> De bármi is legyen az ok, nem lehet kétségünk afelől, hogy a szappangyártás a Közel-Keleten jelentős mértékben csökkent a kései középkor folyamán. Bekövetkezett a nagymennyiségű szappan importja – Dél-Európából; amint azt a dokumentumok nagy száma is bizonyítja, a szappan fuvar-illetékét velencei autoritások határozták meg – az Egyiptomba irányuló tengeri szállításokra vonatkozóan – a XIV. sz. közepén,<sup>26</sup> az árulistaikat pedig a Francesco Datini-társaság képviselői állították össze Alexandriában és Damaszkuszban, a század végén. Ezek a listákon megtalálható gaeta-i, a raguzai és a fehér szappan ára.<sup>27</sup> Az az alexandriai árulista, amit Giovanni da Uzzano foglalt Üzleti Könyvébe, Gaetából, Genovából, Velencéből, Perából és Tripoliből<sup>28</sup> származó szappant ír le; míg Nicolo Bernardo 1422–24-ben Alexandriában írt leveleiben – csak a velencei és nápolyi szappan árára vonatkozóan vannak adatok.<sup>29</sup> Hivatalos okmányok utalnak Velencéből Alexandriába irányuló szappan-importra: 1426-ban,<sup>30</sup> 1427-ben,<sup>31</sup> 1432-ben,<sup>32</sup> valamint Ciprusról<sup>33</sup> Szíriába történő szállításokra is. Egy rövid szállítmánylista, amely Biagio Dolfin alexandriai velencei konzul archívumában maradt fenn, nagyon instruktív.

A következők olvashatók benne:

1418

cargo da la galia patro' Piero Michiel al viazo d'Aless'	
Carlo Contarini savoni	156
Sebastian Ruzier	20
Tomado Michiel mieli	35
Piero Bernardo Savoni	196

Olvashatjuk, hogy az egyéni velencei kereskedők 150–200 zsák szappant exportáltak Alexandriába.

Egészen lehangyatlott a keleti cukoripar is. Amíg a munka egyre költségesebbé vált, a gazdag feudális urak akik kezükben tartották az üzemeket a Közel-Keleten – a munkamódszereken nem változtattak; hatalmukra hagyatkoztak, miszerint termékeiket erőszakkal adták el. Másfelől, amint az elszegényedés a kései középkorban ezeknek az országoknak a gazdasági életében alapvető gazdasági jelenséggé vált, sokan nem győzték költséggel a finomított cukor vásárlását, helyette Ciprusból, Szicíliából és máshonnan importált melaszt vettek. A közel-keleti papíripar hanyatlása kétségkívül a technikai stagnálás következménye volt. A XIV. és XV. sz. második felében a szíriai és egyiptomi manufaktúrák nem voltak tovább versenyképesek a

Fabriano-manufaktúrákkal – és az azokat más területeken követő manufaktúrákkal szemben. Így az európai papírt importálták a Közel-Keletre.<sup>35</sup>

A közel-keleti textilipar hanyatlásának, mindemellett jóval nagyobb hatása volt a levantei kereskedelemre. Ez a folyamat már jóval a XIV. sz. vége előtt kezdetét vette. A világhírű egyiptomi vászonszövő ipar központját Tinnis-ben al-Malik al-Kamil Ajjubida szultán parancsára 1227-ben lerombolták azért, hogy ne kerüljön a keresztések kezébe, és azután is romokban hagyták. Al-Makrizi midőn a várost említette mindig múlt időt használt.<sup>36</sup> Úgy tűnik, hogy Dabik-ot, az egyiptomi textilipar másik nagy centrumát a Deltában már korábban lerombolták, amint Yakut írja a XIII. sz. elején: az ő idején már romokban állt.<sup>37</sup> A közel-keleti textilmanufaktúrák a középkori ipar legfontosabb ágának eljelentéktelenedése folyamatos és előrehaladott volt. S mindez nem fogható fel úgy, mint a keresztésekkel vívott háborúk következménye. Ha ezek a manufaktúrák gazdaságosak lettek volna, akkor a háborúk vége után – talán mindenütt – újra megnyitották volna őket. De az európai iparágak túlhaladták ezt a szintet, azért, mert – idővel – jobb nyersanyagot használtak és a termelés módszereit is tökéletesítették. A keleti textilmanufaktúrák ugyanazokat a nyersanyagokat használták, amint azelőtt. Néhány festéket, amely annakidején Perzsiából került Szíriába és Egyiptomba, Dél-Európából kellett importálniuk, amikor a politikai körülmények megváltoztak a Közel-Keleten. Két európai technikai újítás nyilvánvalóan ismeretlen maradt az iszlám országokban, avagy végül is ritkán használták azokat. Ez a két újdonság a pedálos szövőszék és az automatikusan működő vizimalom volt, melynek használata Európában a XI. sz.-tól terjedt el.<sup>38</sup> Ez a két újítás nagy változásokat idézett elő az európai textiliparban.

Így az európai textiliák Közel-Keletre irányuló általános exportja már a XIII. sz.-ban elkezdődött. Egy arab történetíró elbeszélése szerint Alexandriában, 1263-ban, Baibars, Mameluk szultán minisztere 95000 köteg jemeni és jó minőségű velencei szövetet vett számba.<sup>39</sup> Egy Genova és a Kalaun-i szultán között 1290-ben kötött egyezmény: a teveszőr, a selyemből gyártott szövet, a különböző színű gyapjú szövetek, valamint a Reimsben készült vászon importjára vonatkozóan külön cikkelyeket tartalmaz.<sup>40</sup> Az európai textiliák importja nem szünetelt Acra eleste után sem: amikor az Egyház kikelt a muzulmánokkal folytatott kereskedelem ellen. Genovában kelt hivatalos rendeletek tanúskodnak a francia szövet – olyanok, mint a Châlous-sur-Marnei (szövet) – Szíriába irányuló importjára, a XIV. sz. második felének évtizedeiben.<sup>41</sup> Számos szöveg révén dokumentálhatjuk a reimsi vá-

szon importjának fontosságát – a Közel-Keletre importált európai szövetek között. A genovaiak importálták Tebrizbe, Perzsia jelentős kereskedelmi központjába Ilkhanok uralkodása idején, 1292-ben, 1330-ban, és 1336-ban<sup>42</sup> kelt hivatalos szerződések tanúbizonysága szerint. A reimsi szövetet Szíriába is importálták – a XIV. sz. első felében – amint ezt a velencei Üzleti Könyv (Merchant Guide) említi<sup>43</sup> és azután később is, 1370-ben.<sup>44</sup> A levantei kereskedelem nagy fellendülésének következményeként – 1370-után ez az árucikk közkedvelté vált Egyiptomban és Szíriában – a firenzei kereskedő: Leonardo Frescobaldi, aki 1384-ben Egyiptomba látogatott azt mondja, hogy az ország női lakossága reimsi vászonból készült köntöst visel.<sup>45</sup> Számtalan más tanú megjegyzése arra utal, hogy a firenzei kereskedő nem tévedett, és nem is túlozta el állítását. A reimsi szövettel, mint közkedvelt árucikkkel kapcsolatos utalások – bizonyos hivatalos bejegyzések alapján – Marseille-nek a Közel-Kelettel való kereskedelmét is bizonyítják,<sup>46</sup> s Damaszkuszban, ill. Alexandriában 1379-ben, 1394-ben, valamint 1396-ban keletkezett árulistákon is szerepel e tény.<sup>47</sup> A XIV. sz. végén a virágzó cremonai és piacenzai barchent-ipar termékeit is importálták a Közel-Keletre.<sup>48</sup> Ebben az összefüggésben érdemes kitérni arab történetírók érdekes beszámolóira, miszerint ezidőtájt Kairó gazdag asszonyainak körében a hosszú ing viselete volt a divat. E beszámoló szerint Kemish-bogha 1391-ben, a szultán távollétében Kairó kormányzója – a 14 yardnál nagyobb méretű szövetből készült ing viseletét megtiltotta. A nők, ezen tudósítások alapján, néha 92 yard velencei szövetet használtak, amelynek szélessége 3 yard volt. A kormányzó Kairó utcáira és üzleteibe küldte hivatalnokait, hogy vágják le ezeknek az ingeknek széles ujjait.<sup>49</sup> De nemcsak a reimsi vásznat és a velencei textiliákat (pontosabban Velencéből importált textiliákat, hiszen a vászon valószínűleg német volt) exportáltak akkor Egyiptomba, ahol a saját iparágak tönkrementek.<sup>50</sup> Az arab történetíró al-Makrizi arról tudósít, hogy az európai szövet közel-keleti importja, különösen pedig az olcsó gyapjú szöveté – mint amilyen a katalán szövetanyag, egyre inkább megnövekedett a századforduló előtt. A katalán szövet behozatala (a barcelonai, puigcerdai, bellpuigi, és valenciai szöveté) tartóssá vált a XIV. sz. közepe előtt.<sup>51</sup> A század végén már majdnem dömping-szerűvé vált.<sup>52</sup>

Al-Makrizi közlése arról, hogy az európai szövet használatában nagy változás történt a XV. sz. elején – igen fontos dokumentum. A szerző, aki korábban a kairói piaci felügyelőség főnöke (előljárója) volt, nagyon is érdekelt lehetett a gazdasági kérdésekben és számos értekezést írt azokról. Szerinte a nagy gazdasági válság, amelyet Egyiptom 1403–1404-ben átélt –

a városi lakosság öltözködésében gyökeres változást eredményezett; a jó minőségű keleti textiliák helyett, inkább az olcsóbb európai szövetet használták, és minden alsóbb osztályokhoz tartozó ember ezekből az anyagokból készült köntöst viselt. Ettől kezdve közönségesen öltözött mindenki.<sup>53</sup> Ezt a beszámolót támasztja alá a takácsok és műhelyek Alexandriában, 1434-ben történt megszámllálása: 800 szövőszék volt ott, ahol azelőtt – 1395-ben – 1400.<sup>54</sup>

Bármily fontos és megbízható is al-Makrizi tudósítása, mégis cum grano salis fogadhatjuk csak el. A változás nem egycsapásra történt, mert egy olyan lépcsőzetes fejlődés tetőpontja, amely már jóval korábban kezdődött. Mindezt a technikai stagnáció és a közel-keleti lakosság általános elszegényedése idézte elő, amely folyamatos és előrehaladó volt. Amit az arab szerző az öltözködés változásáról leír a magas rangú mameluk hivatalnokok körében, az fényt derít a jelenségre. Barkuk, a cserkesz dinasztia első szultánjának az uralkodásáig az emirek selymet viseltek, de ezt Barkuk megtiltotta.<sup>55</sup> A szultáni udvar maga is elszegényedett. De az 1403–1404-es válság idején a textilárak növekedése óriási volt; al-Makrizi azt állítja, hogy egy yard rózsaszín vászon ára 4 dirham-tól 10, sőt 20 dirhamig is terjedhetett.<sup>56</sup> Más közel-keleti textiliák, és a belőlük készült köntösök szintén nagyon drágák lettek.<sup>57</sup>

Mindenesetre az kétségtelen, hogy az európai textiliák behozatala jelentős mértékben megnövekedett a XV. század elején. Az olcsó „serge”-szövet nagy hajórakományokban érkezett mind Egyiptomba, mind pedig Szíriába. Igaz, hogy „saia d'Irlanda”-t már a XIV. században szállítottak Fama-gustán keresztül Rodoszra és Törökországba, de a XV. század első felében kelt árlisták számtalan utalásai szerint is az importban jelentősnek mutatkozott. Akkor kezdődött a „kersey” és más – Angliában, Katalóniában, Itália néhány városában – Bergamóban, Firenzében és másutt<sup>59</sup> gyártott – olcsó gyapjűszövet dömpingje.

Ami az európai textiliák Közel-Keletre irányuló exportjában a XIV. század végén és a XV. század elején megváltozott, az valójában nemcsak a kereskedelem volumenében, hanem az exportált szövetek fajtájában keresendő. Hosszú ideig, Velence (és más dél-európai kereskedelmi központok) kapuként szerepeltek, amelyeken keresztül a jó minőségű flamand szövetet szállították csak a Közel-Keletre. 1320-ban a Flandriából Velencébe irányuló import megnövekedett – a Köztársaság Flandriában szerzett privilégiumai jóvoltából.<sup>60</sup> 1326-ban a Negroponteba irányuló gályák azt az utasítást kapták, hogy csak flamand szövetet rakodhatnak.<sup>61</sup> A flamand szövetnek, Ve-

lencéből a Közel-Keletre irányuló újbóli exportja a XIV. század végéig tartott. Az 1360-as években javaslatok történtek alexandriai és ciprusi gályák indulásának az elhalasztására azért, hogy bevárják a flamand szövet érkezését.<sup>62</sup> 1384-ben kivételesen engedélyezték az áru berakodást egy beyruti gályára az indulás napjáig (egyébként a rakodást néhány nappal az indulás előtt rendszerint befejezték), miután híreket kaptak, nagy mennyiségű flamand szövetről, amelyet Velencébe szállítottak, s néhány nap múlva kellett megérkeznie.<sup>63</sup> A XIV. század közepén a flamand szövet Velencébe irányuló exportja néha már oly nagy volt, hogy konszernek jöttek létre, amelyek nyomást gyakoroltak a kormányzatra saját vállalkozásaik támogatása érdekében.<sup>64</sup> 1372-ben a szenatus tényleg megtiltotta „idegen szövetek”-nek az alexandriai gályákra való rakodását.<sup>65</sup> A XV. században – az európai textiliák közel-keleti exportjára utaló dokumentumok – egyre ritkábban említik a flamand szövetet. Valószínűleg az erre a területekre irányuló export nem szűnt meg,<sup>66</sup> csak megcsappant. Ahogy a muzulmán országok elszegényedtek, az itáliai kereskedők, velenceiek és mások, olcsóbb szövetet exportáltak, mint amilyen a Brescia-ban készült „serge”, vagy a gyapjuszövet volt, amelyből nagy mennyiségeket szállítottak hajón Szíriába a XV. század második felében.<sup>67</sup>

Amíg a keresztes hadjáratok idején, a Közel-Kelet országai Európából épületfát, vasat, kátrányt és fegyvert importáltak, addig a XV. században a dél-európai kereskedőktől főleg olíva olajat, olcsó és aszalt gyümölcsöt, sárgarezet (kis értékű pénz alapanyagaként), és olcsó szöveteket vettek. A levantei kereskedelem profílja megváltozott.

## JEGYZETEK

1. M. Amari, I diplomari arabi dell'archivio fiorentino, 243; 258; 264; 281. pp. A. Schaub, *Handelsgeschichte der romanischen Völker*, 150, 145, 148. p.
2. S. M. Stern, An original document from the Fatimid chancery concerning Italian merchants, *Studi orientalistici*, 1956, II, 529. pp. Fr. Thiriet, *Regestes des délibérations du Sénat de Venise concernant la Romanie*, Paris, 1958, I, 27. pp. *Secreta fidelium crucis*, (in) Bongars, *Gesta Dei per Francos*, Hannover, 1611, II, 27. p.
3. Archivio di Stato, Venice, Senato, *Deliberazioni miste* (továbbiakban – Misti), 19, f. 84 b (a. 1341), 20, f. 45a (a. 1342), 23, f. 13a (a. 1345), 24, f. 20b, 22b (a. 1347), 26, f. 77b (a. 1351).
4. Misti 31, f. 16 a. A krétai vas kereskedelméről: Zaccaria de Fredo, no. 44, 49.
5. Misti 35, f. 159b.
6. al-Makrīzī, *as-Sulūk li-maʿrifat duwal al-mullūk*, Cairo, 1934–1973 (továbbiakban – Sulūk), III. 113. p.



7. Op. cit., 129. p.
8. Op. cit., 536. p.
9. Op. cit., 159, 532, 533. p.
10. Cancellaria Inferiore, Notai, Ba 222, Antoniello de Vataciis (továbbiakban – Vat.), sub 18 Január 1401.
11. Traité d'Emanuel Piloti sur le passage en Terre Sainte (1420), Louvain, 1958, 156. p.
12. E. Ashtor, Profits from Trade with Levant in XV. century, Bulletin of the School of Oriental and African Studies, 1975, 2, 271. pp.
13. S. Maher, The navy in Moslem Egypt (arabul), Cairo, 1976, 130. pp. D. Ayalon, The Mamluks and naval power, Jerusalem, 1965, Proceedings of the Israel Academy of Sciences and Humanities I, no. 8, 5–6. pp.
14. Vat. sub 1401 április 1.
15. u. o. sub 1400 január 13.
16. Nic. Turiano II, f. 24a.
17. Vat. sub 1404 szeptember 2.
18. u. o. 1405 december 19; 1406 március 10.
19. Ibn Khaldūn, Prolegomena (ford. Rosenthal) II, 46. pp.
20. P. 111.
21. A Ciprusra irányuló 1391. évi és 1394. évi genovai vas exportról: de Mass Latrie, Histoire de l'île de Chypre III, 77. p.
22. Misti 47, f. 63.
23. Ph. Braunstein, Le commerce du fer à Venise au XV<sup>e</sup> siècle, Studi Veneziani, VIII, (1961). 288. p.
24. R. Sprandel, Das Eisengewerbe im Mittelalter, Stuttgart, 1968, 281. pp. u. ő. Le commerce du fer en Méditerranée orientale au Moyen Age, (in) Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'Océan Indien, Actes du huitième colloque international d'histoire maritime, Beyrouth, 1966, (Paris, 1970), 387 és 391. p.
25. Sulūk III, 1107. pp. E. Ashtor, L'évolution des prix dans le Proche Orient à la basse époque, The Journal of Economic and Social History of Orient, 1961, 34. pp.
26. Misti 23, f. 24b, 32b (a. 1345) 24, f. 21a (a. 1347) 30, f. 17a (a. 1361).
27. Alexandriai árlista 1396 február 26-án és október 19-én.
28. P. 112.
29. Archives Lor. Dolfin, 1422 február 16-i, május 2-i, 1423 február 2-i, április 12-i, május 22-i, július 17 és 31-i, 1424 március 16-i levelek.
30. Giudici di petizion, Sentenze a giustizia (továbbiakban – G. P., Sent.) 48, f. 132af.
31. Nic Turiano IV, f. 18b.
32. G. P., Sent. 73, f. 94b ff.
33. ASV Cancellaria Inferiore, Notai Ba 230, Nicolo Venier, B, 2, f. 18b/19a.
34. ASV Proc. S. Marco, Comin. miste, Ba 180, fasc. 13.
35. E. Ashtor, Levantine sugar industry in the later Middle Ages – a sample of technological decline, Proceedings of the Conference of Economic History of Near East, in Princeton, 1974, June.
36. Sulūk I, 224. p.
37. Mu ' djam al-buldān II, 546–548. pp.

38. E. Ashtor, Les lainages dans l'Orient médiéval, emploi, production, commerce, (in) *Produzione, commercio e consumo dei panni di lana*, Atti della seconda settimana di studi, Istituto Fr. Datini, Prato 1970 (Florence 1976), 682. p. u. ő. *Social and economic history of the Near East in the Middle Ages*, London, 1976, 246. p.
39. Ibn Wāsil idézi Quatremère, *Histoire des sultans mamlouks*, Paris, 1844/45, I, 1, 252. p.
40. Silvestre de Sacy, Pièces diplomatiques tirées des archives de la République de Gènes, (in) *Notices et extraits XI*, 36. p.
41. L. Liagre – De Sturler, Les relations commerciales entre Gènes, la Belgique et l'Autremont d'après les archives notariales génoises (1320–1400), Brussels, 1969, no. 163.
42. G. I. Brătianu, Recherches sur le commerce génois dans la mer Noire au XIII<sup>e</sup> siècle, Paris, 1929, app. 18. Liagre – De Sturler, no. 63, 72.
43. Tarifa, 57. p.
44. Liagre- De Sturler, no. 326.
45. Viaggi in Terrasanta, ed. C. Angelini, Florence, 1944, 77. p.
46. *Histoire du commerce de Marseille II*, par E. Baratier – F. Reynaud, Paris, 1951, 383. p.
47. Archivio di Stato, Prato, Quaderni di prezzi e di carichi di navi 1171. Melis, Aspetti, 384. p.
48. Misti 35, f. 46a.
49. Sulūk III, 750, 791. p. Silvestre de Sacy, *Chrestomathie arabe II*, p. L. Ibn al-Furāt, Ta'rikh ad-duwal wa 'l- mulūk IX, 267. p. al-Djauharī, *Nuzhat an-nufūs*, 335. p. Ibn Kādī Shuhba, *al-I'lām bi-ta'rikh al-islām*, MS. Paris, 1599, f. 69a.
50. Sulūk III, 525. p.
51. J. M. Madurell Marimon, *Contabilidad de una compania mercantil trecentista barcelonesa*, *Anuario de historia del derecho español*, 1966, 481, 487. p. *Lettere di mercanti a Pignol Zucchello*, a cura di R. Morozzo Della Rocca, Venice, 1957, 111. p.
52. E. Ashtor, L'exportation de textiles occidentaux dans le Poche Orient musulman au bas Moyen Age (1370–1517), *Miscellanea F. Melis*, (sajtó alatt).
53. R. Dozy, *Dictionnaire détaillé des noms des vêtements chez les Arabes*, Amsterdam, 1845, 128. p.
54. Ibn Hadjar al-ʿAsḳalānī, *Inhā al-ghumr III*, 516. pp. Ibn Taghrībirdī, *an-Nudjūm az-zahira*, ed. Popper, VI, 714. pp. ford. Popper, *History of Egypt etc. IV*, Univ. of California Press, 1958, (Univ. of California Publications in Semitic philology 18.) 112. p.
55. *Khiṭaʿ II*, 217. p.
56. Sulūk III, 1134. és 1145. pp. Ashtor, L'évolution des prix etc., 37. p.
57. Sulūk III, 1101. pp. Ashtor, L'évolution des prix etc., 39. pp.
58. Nic. de Boateriis, no. 114.
59. L. F. Salzmänn, *English industries of the Middle Ages*, London, 1913, 166. pp. J. Hamilton- N. Beldiceanu, *Recherches autour de Qars, nom d'une étoffe de poil*, *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, 1968, 330. p.
60. Cessi, *Le relazioni fra Venezia e le Fiandre nel secolo XIV*, 33. p.

61. R. Cessi – P. Sambin, *Le deliberazioni del consiglio dei rogati*, Venice, 1960–61, I, 323. p. Cessi, art. cit. 33. p.
62. Cessi, art. cit., 110. p.
63. Misti 38, f. 156a.
64. Cessi, art. cit., 68. 77. p.
65. Misti 34, f. 7b.
66. E. Ashtor, *L'exportation de textiles occidentaux etc.*, 10. fejezet.
67. art. cit., 3. fejezet

Eliyau Ashtor: *Observations on Venetian Trade in the Levant in the XIV-th Century*.  
*The Journal of European Economic History* 1976: 3. 574–586. pp.