

AZ ARANY HORDA ÉS A FEKETE-TENGER

Tanulmányunk témája egy rövid, de viharos korszak, amely során a Fekete-tenger térsége kiemelkedett korábbi periferikus helyzetéből és központtá szerveződött.¹ Egy szárazföldi és egy tengeri szisztéma létesített kapcsolatot egymással azért, hogy közösen biztosítsák az áruk, illetve a kereskedők szabad mozgását. A partnerek a következők voltak: az Arany Horda és az itáliai városállamok. Jelen tanulmányban arra keressük a választ, hogy a partra szálló, a parton bázisokat kiépítő, a kontinens belsejébe törekvő itáliaiak, illetve az eurázsiai szárazföldet Kínától Krímig birodalomba szervező Dzsingiszidák milyen módon valósították meg együttműködésüket.

A természeti környezet

A Fekete- és az Azovi-tenger lezárja azon hosszú tengerövet, amely összekapcsolja a Mediterráneumot az Atlanti-óceántól a Kaukázusig. Ezen vízfelület „felfűzhető” tengerszorosokra, kezdve Gibraltártól a Dardanellákon és a Boszporuszon át a Kercsi-szorosig. Tanulmányunk helyszíne itt, az antikvitásban Kimmériai Boszporusznak nevezett szorosnál kezdődik. A Krím félszigeten, az Azovi-tenger peremén, a Don és a Kubán torkolatvidékén kapcsolódott össze az Arany Horda állam-szervezete az ugyanitt meglepedő itáliai kolóniákkal.

Strabón azt állította, hogy a Fekete-tenger hideg és viharos.² Ammianus Marcellinus szerint ködös és zátonyos, ráadásul északi szegélye befagyhat, amely veszély egy „igazi” tengert soha nem fenyeget.³ Noha mindkét vélemény mögött ott húzódik a Földközi-tenger és a Fekete-tenger kulturális háttérének mássága, azonban ennek ellenére a természeti környezetet – a téli időszakra vonatkozóan – pontosan jellemezték. A genovaiak a 13. század második felében nyilván a gyorsan felfutó kereskedelem és a vele járó haszon vonzásában még télen is hajóztak. Ezen gyakorlatot a 14. század elején – legalábbis papíron – megszüntették. A velencei rendelkezések október közepétől, illetve november 1-jétől április 1-jéig, a genovaiak pedig december 1-jétől március 15-ig megtiltották a hajózást. Azonban a korlátozások ellenére, figyelmen kívül hagyva azt, hogy az időjárás, a viharok, a köd már ősszel is bizonytalanná teheték a vitorlázást, a genovai hajók egész télen át úton voltak, legfeljebb csak januárban és februárban álltak le.⁴

A hajózás a Fekete-tenger 423 ezer km²-es és az Azovi-tenger 38 ezer km²-es vízfelületén az alábbi időkeretekben zajlott. 955 körül a kordovai Chaszdaiban Jiczchak ibn-Sáprut követői azon értesülést kapták, hogy Kazária és Konstantinápoly között 15 napi tengeri út van.⁵ A válaszevel ugyanezen távolságot 9 napra becsülte.⁶ 1235-ben Julianus barát negyedmagával Konstantinápolyban szállt hajóra, hogy 33 napos utazás után megérkezzen Zikia tartomány⁷ Matrika⁸ nevű városába.⁹ 1253 májusában Guillelmus Rubruc 14 nap alatt tette meg a Konstantinápoly–Soldaia (Szudak) közötti távolságot.¹⁰ Niccolo és Matteo Polo az 1250-es évek végén keltek át a Fekete-tengeren, de az átkelési időt Marco Polo nem említette. 1339-ben Iohannes de Marignolli 8 nap alatt jutott el a császárvárosból Kaffába.¹¹ Láttuk azt, hogy az európai utazók kiindulási pontja kivétel nélkül Konstantinápoly volt, még Julianus esetében is. Más útvonalat használt Ibn

Battuta, aki Szinopéból megközelítőleg hat nap alatt érte el a Krím félszigetet.¹² Ezen Szinope–Krím útvonal az ókorban és a középkorban egyaránt ismert volt. Szergej Pavlovics Karpov szerint a Trapezunt–Kaffa távolságot 2–12 nap alatt, a Trapezunt–Konstantinápoly közötti szakaszt 8–19 nap alatt lehetett megtenni. Ez utóbbi esetben 12 napos átlaggal számolt, amely időtartam azonban a körülményektől függően elérhette akár a 40 napot is.¹³ A fentiek alapján megállapíthatjuk azt, hogy mintegy két hét alatt a Fekete-tenger bármely két városa közötti utat meg lehetett tenni. Ezt kiegészíti a Trapezunt–Itália vagy a Tana–Itália útvonal, amely 3–3,5 hónapos hajózást jelentett.

Az Arany Horda megszervezését követő években az itáliai hajók a Krím félszigeten kötöttek ki. A Krím 26 ezer km²-es, dunántúlnyi területét két részre oszthatjuk, síkságra és hegyvidékre. A Krími-hegység a maga mintegy 150 km-es hosszával és 50 km-es szélességével a félsziget alsó peremén húzódik: körülbelül a mai Szevasztopoltól Feodoszijáig. Éghajlatválasztó, tőle északra kontinentális, délre pedig mediterrán az éghajlat. A Krími-hegység, más néven a Jajla, felfogja a Kelet-európai-síkságról érkező hideg szeleket, s míg északon fokozatosan lejt az alföld felé, addig délen meredeken szakad a tengerbe. A hegység és a víz közötti 2–8 km-es védett parti sávon az otthonihoz hasonló időjárási feltételek mellett sorakoztak a görög, majd az itáliai kolóniák.¹⁴

Korszakhatárok

Ahhoz, hogy a krími-azovi térséget el tudjuk helyezni a szűkebb és a tágabb környezetben, sőt a világkereskedelemben, két szempontot kell megvizsgálunk: a gazdaság jellemzőit, illetve a politikai szerveződés kereteit. A Fekete-tenger északi térségében tapasztalunk bizonyos szintű gazdasági állandóságot, amelyben a kereskedelmi partnerek „nemzetisége” ugyan változott, azonban az eladott és a megvásárolt termékek fajtái változatlanok maradtak a Kr. e 7. századtól kezdve korszakunkig, sőt azon is túl. Az Arany Horda egész területén található termékek, a helyiek és a behozottak lajstromba vétele külön tanulmányt igényel, amivel az alábbiakban nem foglalkozunk. Mivel a krími-azovi térség jellegzetességeit, állandó és változó jellemzőit kutatjuk, némi kitérőt kell tennünk.

A Kr. e. 7. századtól kezdve a Fekete-tenger partvidékén görög kolóniák létesültek. Két évszázad múltán, a 480-as években létrejött a Boszporuszi Királyság, amely hellenisztikus jellegű görög–szkíta „állam” volt. A Kercsi-félszigeten, a Don és a Kubán torkolatvidékén, az Azovi-tenger partjain szerveződött.¹⁵ Történetének egyik igen fontos jellegzetessége az, hogy a görög telepések mindig megtalálták a megfelelő hangot a szomszédságukban élő szkítákkal, majd szarmatákkal, és képesek voltak arra, hogy az ismétlődő nomád „népmozgalmak” után ezen kapcsolatokat újjászervezzék.¹⁶ Ezen „államalakulat” számunkra azért lesz fontos, mert a Boszporuszi Királyság kialakulása és a selyemút nyugati, „európai”, azaz Volgán inneni szakaszának létrejötte az időrendet tekintve párhuzamos esemény volt, továbbá a kereskedelmi forgalom révén a krími-azovi térség összekapcsolódott a Kelettel. A Kr. e. I. évezred közepén megszerveződő, az Azovi-tengerig vezető útvonalak szerkezeti váza azonos lesz az Arany Horda úthálózatával. A Boszporuszi Királyság az általunk vizsgált térségben az első „állam” volt, amely ráépült a távolsági kereskedelemre, megvalósította a tenger és a szárazföld közötti együttműködést, s mint ilyen egy szélesebb körű összehasonlítás első korszakát

jelöli. A Boszporuszi Királyság története körülbelül a Kr. u. 3. század végéig követhető. Herszon és Szudak a népvándorlás évszázadai alatt is fennmaradtak a bizánci flotta és a Krími-hegység védelmében azon „negyven” városkával egyetemben, amelyekről Rubruc adott hírt az 1250-es évek elején.¹⁷ Ezen „Cherszontól Boszporoszig” húzódo területet nevezte Bíborbanszületett Konstantin (944–959) bizánci császár minden bizonnyal éghajlati jellegzetességei miatt „klímavidéknek”.¹⁸

Tamaz Nikolaevics Beradze három szakaszra osztotta a fekete-tengeri hajózás történetét. Az első, a Kr. e. 8–7. századtól, a görög kolóniák létrejöttétől a Kr. u. 330. évig tartott. Ekkor bárki szabadon hajózhatott és kereskedhetett partjai mentén. A második szakaszban, amelyet a császárváros kiépítésétől 1204-ig számítunk, Bizánc lezárta az idegenek előtt a tengerszorosokat, és a Fekete-tengert a birodalom beltengerévé alakította. A harmadik szakasz Konstantinápoly latinok általi elfoglalásától 1475-ig tartott. Ezen időszak a szabad kereskedelem korszaka volt, amikor a Mediterráneumból érkező kereskedők – legfőképpen az itáliaiak – szabadon hajózhattak és kalmárkodhattak.¹⁹ A periodizáció természetesen tovább folytatható. 1475-re az oszmán-törökök felszámolták a Bizánci Birodalom utolsó maradványait éppúgy, mint az összes fekete-tengeri itáliai kolóniát. Ismételten, akár annak idején a bizánciak, lezárták a tengerszorosokat, az a kereskedelem, amely korábban a Távol-Kelet és Európa közötti összeköttetést biztosította, kimerült abban, hogy ellátta Sztambult.

A 13–14. század folyamán a keleti és az északi árukat itáliai, azon belül is főként genovai és velencei kereskedők vették át. Az 1204–1261 közötti velencei hegemoniát (Latin Császárság) 1261 után genovai fölény váltotta fel, amely korszakunk végéig változatlanul fennmaradt. Jelenlétük között az volt a legfőbb különbség, hogy míg Velencének csak két jelentős ügynöksége volt Tanában és Trapezuntban, addig Genova ügynökségek hálózatával rendelkezett szerte a pontuszi térségben.²⁰ A kereskedelem méretét és fontosságát jól mutatja az a tény, hogy a 14. században a Fekete- és az Azovi-tenger partvidékén mintegy 39 itáliai kolónia létezett.²¹

A szárazföldi korszakhatárok felvázolásánál nem foglalkozunk a Fekete-tengertől északra létrejött nomád birodalmakkal, hanem csak a Dzsingiszidákkal. Konstantinápoly 1204-es elfoglalása szinte egy időben történt Dzsingisz 1206-os kánná választásával, amely kiindulópontja volt a Mongólia „határain” túllépő nagy hódításoknak. 1206 térben nagyon távoli esemény, ezért helyesebb korszakhatárként az 1243-as évet választani. Batu ekkor tért vissza magyarországi hadjárataról a Volga mellé. Az 1243-es esztendő jelöli az Arany Horda „születésnapját”, ez időtől számíthatjuk a kereskedelem és a kereskedők káni védelmezését, immáron nemcsak Azerbajdzsánban, Derbendnél és a Kaszpi-tenger fölötti területeken, hanem a Dzsocsi Ulusz nyugati részén is. A korszak végét szintén pontos dátumokhoz tudjuk kötni, 1395–1396-ban Timur Lenk szisztematikusan elpusztította a Volga menti városokat, elvágvá ezzel térségünket keleti partnereitől. A tengeri összeköttetés 1204–1453 között, Konstantinápoly elestéig, illetve formálisan 1475-ig, a Krím oszmán-törökök általi elfoglalásáig, a szárazföldi pedig 1243–1396 között létezett.²² Ezen időkeretek természetesen nem abszolút kategóriák, hanem a tatár–itáliai együttműködést jelölik.

A krími-azovi térséget két párhuzamos tényező emelte központi jelentőségű régióvá. Az egyik a tengerszorosok megnyitása volt, a másik pedig a Mongol

Birodalom megszervezése. A tatár hódítások a 13. század közepére, második felére átrajzolták Eurázsia politikai térképét. Dzsingisz leszármazottai uralkodtak Kínától a Krímig, a nagykanok Pekingben (Kambalik), a Hülegidák Tebrizben, a Dzsocsidák pedig Szarajban. Kereskedelmi és közlekedési szempontból a birodalom szétesése nem okozott fennakadást, az utódállamok változatlanul fenntartották az utakon a biztonságot. Együttműködésük következménye volt a Fekete-tenger szerepének hirtelen történt megnövekedése. A Dzsingiszidák módosították a Kínából kiinduló útvonalakat. Ezen módosítás kettős jellegű volt. Egyrészt a forgalmat áterelték a tengerről a szárazföldre, azaz az Indiai-óceánról Ázsia középső térségeire. Másrészt az eredeti szárazföldi útvonalak célállomása nem a Földközi-, hanem a Fekete-tenger lett. Ez utóbbi előnyben részesítése az előbbivel szemben a Hülegida Irán és az Arany Hord¹ közös érdeke volt. A Hülegidáké azért, mert nem tudták tartósan ellenőrzésük alá vonni a szíriai és a palesztínai tengerpartot. Ennek következtében a szárazföldön át Kínából és az Indiából továbbra is tengeren érkező árukat Tebrizben gyűjtötték össze, majd onnan továbbították Trapezunton át nyugatra. A Dzsocsidáknak pedig azért, mert biztosították a Távol-Keletre vezető, a Don torkolatából kiinduló legrövidebb és legbiztonságosabb szárazföldi útvonalat, illetve saját termékeiket is a Fekete-tengeren át juttatták el a Mediterráneumba.²³

A krími-azovi térség

A krími-azovi térség bevonása az Arany Horda területén át a transzázsi kereskedelmi rendszerbe gyakorlatilag a Dzsocsi Ulusz megszervezésekor, 1243-ban megtörtént. Ezen megállapításon azt értjük, hogy a Dzsocsidák biztosították a közlekedés alapfeltételeit: az állomáshálózatot, a folyami átkelő helyeket és az úti biztonságot.²⁴ Nagyon beszédes azon adat, amikor Carpini jelentése végén, annak hitelességét bizonyítandó felsorolta a tanúkat. Útitársai között 1245–1246 telén ott voltak a boroszlói, a lengyel és az ausztriai kereskedők, akik Kijevig elkísérték. Visszaútján, 1247 kora nyarán ugyancsak Kijevben tartózkodtak az általa név szerint is felsorolt genovai, velencei, akkoni és pisai kereskedők.²⁵ 1253-ban Rubruc a konstantinápolyi kereskedők tanácsát megfogadva utazott az Arany Hordába.²⁶ A tanácsadás megélt tapasztalatra, kialakult gyakorlatra utal, a Kijevben tartózkodó kalmárok pedig a térség kereskedelmi lehetőségeire. Igen fontos megjegyeznünk azt, hogy mindez a tatárjárás után mindössze három évvel történt, amelyet ha nem is tapasztaltak meg személyesen, hallani mindenképpen hallottak róla. Noha adatot nem találtam rá, egyáltalán nem tartom lehetetlennek azt, hogy Batu egyenesen felszólította a külszói kereskedőket: keressék fel birodalmát. Rubruc jelentésében már megszervezett útvonalakat ismerhetünk meg. A keresztények – követek, kereskedők, adófizető alattvalók –, az oroszok, a blakok (?), a dunai bolgárok, a szudaki polgárok, a cserkeszek, az alánok a Don mentén, Szartach szállásán keresztül igyekeztek Batuhoz a Volga mellé, míg a szaracénok Derbenden át.²⁷ Az 1250–1260-as évekre vonatkozóan még két európai kereskedőt ismerünk név szerint, akik az Arany Horda területén próbáltak szerencsét. Berke (1257–1266) uralkodása idején érkezett meg Nicolo és Matteo Polo.²⁸ Jacob d'Ancona, anconai kereskedő 1270-ben Irakon át utazott Kínába. Feljegyzéseiben megemlíttette azt, csupán rövid közlésként, hogy erre az utazásra apja bizonyos szerencsétlen „fekete-tengeri és tanai” vállalkozásai miatt kényszerült.²⁹

A Krím félsziget déli partvidékén, a Jajla védelmében, az úgynevezett Klíma-vidéken a 13. század közepén Szudak volt a legnagyobb kikötő.³⁰ Fontos tranzitállomás a Konstantinápoly felől, a Szinopén át és az északról érkező utazók számára.³¹ A genovaiak 1266-ban Kaffában megszervezték kolóniájukat, a város azonban csak a következő évszázad elejére vette át Szudak helyét, és lett a Fekete-tenger északi partvidékének legfontosabb kikötője.³² Úgy tűnik, hogy a keleti kapcsolatokban a félsziget keleti része már az Arany Horda létrejötte előtt nagyobb szerepet játszott, mint a nyugati, ez a földrajzi helyzetből kifolyólag természetes. A félsziget nyugati végében elhelyezkedő Herszon inkább az észak-déli, a Dnyeperen vagy a Dnyeszteren át Konstantinápolyba tartó forgalom része volt. A Krími-hegység védelmében berendezkedő itáliai kalmárok a szárazföld belseje felé törekedtek, ennek egyik első állomása a Jajlán túli alföld volt.

A Krím félsziget az Arany Horda egyik ulusát alkotta.³³ Rubruc „Kazária” tartományról tudósított, amelynek északi határa a Perekopi-szorosnál húzódott³⁴ Az ulusz „kapitánya”, Csagataj (Scatatai) Batu egyik rokona volt.³⁵ Ibnabdezzahir hagyományozta ránk azon információt, hogy 1263-ban egyiptomi követség érkezett Berkéhez. Szudakban szálltak partra, majd a Krímen át utaztak tovább. Találkoztak Krím kormányzójával, akit Ibnabdezzahir nem nevezett meg, de közölte azt, hogy „tízezer” lovas parancsnoka volt.³⁶ Elmufaddal szintén az 1263-as események kapcsán leírta, hogy Tuk-Bukanak hívták a félsziget kormányzóját.³⁷ Tuk-Buka tízezeres volt, nojon, azaz nem Dzsocsida.³⁸

A krími ulusz központja Krím városa volt, amelyet Berke idején még mint falut képzelhetünk el.³⁹ Meglehet, hogy eredetileg a „tízezeres” téli szállása volt. Ezt a települést a genovaiak Szolhatnak nevezték, amely megfelel a mai Sztarij Krím nevű településnek. A Krími-hegység északkeleti peremén található, nem messze Kaffától (a mai Feodoszija). Szolhatot a tatárok alapították, a régészeti feltárások alapján nem volt sem középkori, sem antik előzménye. Az Arany Horda fennállásának ideje alatt végig domináns maradt a félszigeten. Amellett, hogy közigazgatási centrummá szervezték, Kaffához mérhető, vele versengő kereskedelmi és kézműves központtá fejlődött. Krím volt a korai Dzsocsida pénzverés második központja. A városban először Mengü-Temür (1266–1280) uralkodása idején vertek érmét. A kereskedelmi kapcsolatok alapján nem véletlen az, hogy a 13. század közepén létrejött település kultúrája anatóliai és volgai hatásból táplálkozott.⁴⁰ A Krím kormányzóiról a következőket tudjuk: az ulusz élén az 1250-es évek elején egy bizonyos Csagataj állt, az 1260-as években pedig Tuk-Buka. Az egész félsziget 1291–1300 között Nogaj hatalmába került.

Rubruc Szudakot elhagyva a Krímen át indult Szartach Donon túli szállása felé. Miután átkelt a Perekopi-szoroson, keletnek fordult. A követség az Azovi-tenger északi partján haladt oly módon, hogy útközben látták a tengert. Nyár lévén, a Dzsocsidák a folyók felső szakaszán – csak a sztyeppi szakaszt értjük ide – legeltettek, azért Rubruc a tenger mellől elkanyarodott északkeleti irányba. A doni átkeelés nem a torkolatnál történt, hanem valahol a Don és a Volga egymáshoz legközelebb eső térségében.⁴¹ Úgy tűnik, nem merült fel azon lehetőség, hogy Rubruc Szudakból nem szárazföldön utazik tovább, hanem ismét hajóra száll, átszeli az Azovi-tengert, és úgy érkezik meg a Donhoz. Választási lehetősége kimerült abban, hogy a követség holmiját ökrös szekereken vagy lovakon szállíttassa. A már emlegetett 1263-as egyiptomi követség is a szárazföldön át utazott tovább Szudakból.

A téli útvonalról Carpini 1246-os utazása ad némi információt. Februárban indult el Kijevből Batuhoz. Jelentésében közölte, hogy a tatárok télen leereszkenek a Fekete-tenger partvidékére. Ennek megfelelően Carpini a Dnyeper jegén dél felé vette az útját, és azt követően az Azovi-tenger északi, befagyott részét használta. Mindez megkönnyítette a tájékozódást és biztosította, hogy a követség a partvidéken folyamatosan váltott lovakhoz jusson.⁴² A nagyállattartó, legeltető életmód ciklikussága, évszakok szerinti helyzetváltoztatása nemcsak az egyes követségek útvonalát módosította, hanem megszabta az adóztatás idejét is. Rubruc azért nem találkozott Szudak előljáróival, mert azok a télen elmentek Batuhoz, hogy átadják az adót.⁴³

Ibn Battuta az 1330-as években szintén a szárazföldi útvonalat választotta. Bérelt kocsival utazott Kaffából Szolha' a, majd onnan tovább a Krím félszigeten keresztül 22-23 nap alatt érkezett meg Tanába.⁴⁴ Tana romjai a mai Azov területén találhatóak a Don-delta déli peremén. Az Ibn Battuta által említett kétszeri, ártéren történő átkelés helytálló, mivel az arab utazó északról érkezett meg a városba. Ókori neve Tanaisz, az itáliaiak Tanának, a törökök Azaknak, az oroszok pedig Azovnak nevezték. 1306-ban szerepelt először egy itáliai térképén. A török megnevezés első ízben egy 1317-es érmén látható. A genovaiak 1316-ban, a velenceiek 1332-ben szerveztek benne ügynökséget.⁴⁵ Szergej Pavlovics Karpov szerint a genovaiak az 1280-as években telepedtek meg a városban.⁴⁶ Tana alapítására vonatkozóan nem találtam adatot. Feltevésünk az, hogy a Don torkolatban már az Arany Horda megszervezése előtt létezett település vagy települések. Annak több oka lehetett, hogy az egyes utazók nem közvetlenül oda hajóztak. Szudak vagy a későbbiekben Kaffa biztos kikötőt, falakkal védett települést, „európai” várost jelölt. Ezen előnyök kezdetben hiányozhattak a Don-torkolatban. A 14. század első évtizedeire azonban a kereskedelmi forgalom mérete és a közbiztonság miatt a helyzet megváltozott, Tana virágzó kikötővárossá fejlődött.

A doni ulusz

Az ulusz sokrétű fogalmat alkotott. Jelölte a meghódított terület, a Mongol Birodalom egészét, azon belül az egyes részbirodalmakat, például a Dzsocsi Uluszt vagy a Csagataj Uluszt. Az Arany Horda – Dzsocsi Ulusz – maga is két részből állt: Batu, illetve Orda uluszából. Valamennyi Dzsingiszidának joga volt saját uluszra, azaz saját legelőterületre, sőt rajtuk kívül más származásúak is rendelkezhetek azzal. Összefoglalva: az ulusz jelölte a Mongol Birodalom egészét, az egyes részbirodalmakat és a legelőterületek összességét.⁴⁷

Plano Carpinitől (is) tudjuk, hogy az uluszrendszer a folyókon alapult, azok jelölték az egyes legelőterületek határát, amely az életmód ismeretében logikus és természetes.⁴⁸ Ebben a szisztémában a Don mindkét partja egy-egy uluszt jelölt. Az 1240-es években a Don jobb partján egy bizonyos Karbon legeltetett.⁴⁹ Szartach uluszát viszont a Donon túl, inkább a Volga mellé helyezhetjük.⁵⁰ A Don alsó szakaszán, a bal parton legeltető Dzsocsida nevét nem ismerjük, pedig ezen ulusz témánk szempontjából igen fontos, minthogy a területén haladt át a selyemút legnyugatibb szakasza. Jegorov a következő módon vázolta fel a krími-azovi térségbe vezető úthálózatot: Horezmből a Volga alsó szakaszán át, illetve Azerbajdzsán felől Derbenden és Madzsaron⁵¹ keresztül útvonalak vezettek Tanába.⁵²

A területszervezés gyakorlatához, a terület adta lehetőségek megértéséhez tanulságos lesz megismerkednünk azzal, hogy Szelvana Alekszandrovna Pletneva miképpen vázolta fel ugyanezen térség 9. századi úthálózatát. Magyarázatában a 14. századi Tanának a 9. századi Sarkel⁵³ felel meg, amely sokszoros útkereszteződésben jött létre. Sarkelből út vezetett az Azovi-tenger mentén a Krímbe, a Kubán mellékére és Derbend felé. Külön szakasz kötötte össze Sarkelt a Volga-deltával, illetve onnan tovább a Kámával. A Sarkelnél összefutó útvonalak a selyemút nyugati szakaszát alkották. A város ezen úthálózat tranzitállomása, átrakodó helye, vámhelye volt, amelyet a legforgalmasabb ponton építettek fel.⁵⁴

A kereskedelmi útvonalak és településszerkezet a vizsgált térség igen mély beágyazottságára utalnak. A szakirodalom a selyemút ezen nyugati szakaszáról hasonlóképpen értekezett. Artamonov szerint a Kr. e. 6. században indult meg a forgalom a Krímből a Tiensánon át Kínába.⁵⁵ Ligeti Lajos a Don-torkolat és az Urálban található Perm között vázolta fel a „prémút” egyik szakaszát. Perm egyúttal összeköttetésben volt Észak-Kínával is.⁵⁶ Lubo-Leszniczenko és Bajpakov véleménye szerint a Kr. e. I. évezred közepén már létezett a „sziyeppi út”, amely összekapcsolta Közép-Ázsiát és a Fekete-tengert.⁵⁷ Iszkander Izmajlov ugyanezen szakaszt „szkíta útnak” nevezte.⁵⁸

A krími-azovi térség és a Kelet közötti kereskedelmi útvonalakat az Arany Horda korszakában keletkezett források a fentebb elmondottakkal megegyezően magyarították. Francesco Balducci Pegolotti 1340 körül megírta „A kereskedelem gyakorlata” című könyvet. Művében részletesen ismertette a Tana–Kína útvonalat, amelynek minket érdeklő szakasza Tanából indult, majd Dzsintarhanon (Hadzsitarhan) át vezetett Szarajba.⁵⁹ Ibn Battuta felsorolta az általa felkeresett városokat. A Kaffa, Krím, Madzsar, Azak, Szardak(?) és Szaraj lista a már ismert útvonal egyes állomásait jelölték. Ha megvizsgáljuk az Arany Hordáról érkező 14–15. századi perzsa és egyiptomi forrásokat – Tizengauzen-gyűjtemény –, azokban szintén találunk olyan listákat, amelyek megrajzolják a Fekete-tenger és a Volga közötti útvonalakat. Elomari az Arany Horda kiterjedéséről értekezve felvázolta a birodalmat kelet–nyugati irányban átszelő útvonal állomásait, amelyben szerepel Szudak, Kaffa, Azak, Madzsar és Szaraj.⁶⁰ Ibnhaldun listájában szerepel Szudak, Azak, Madzsar és Szaraj.⁶¹ A perzsa forrásokban találunk néplistákat a Dzsocsi, illetve Batu által legyőzöttek felsorolásával, ezekben többször szerepel a „Krímig és Azakig” terminus.⁶²

A Kaukázus és a Don, a Volga és a Krím közötti úthálózat létrehozása azon a gyakorlaton alapult, hogy lehetőség szerint a víztől ne távolodjanak el túl messzire. A szerkezeti egyezések a földrajzi környezetből adódnak. A délről érkező árukat a derbendi kapun át, a keletről érkezőket pedig a Kaszpi-tenger fölött szállították a Volga-torkolathoz. Ugyanígy kiinduló vagy végpont volt a Don-torkolat. Külön tanulmányokban érdemes megvizsgálni azt, hogy koronként milyen volt a tengeri és szárazföldi partnerek közötti viszony. Hogyan történt a görög–szkíta, a bizánci–kazár, vagy a latin–tátár együttműködés, amely a krími-azovi térség alapjellegét biztosította a Kr. e. 7. században éppen úgy, mint korszakunkban.

Kaffa

Tanulmányunk végén kissé részletesebben kitérünk Kaffa városára, amely Trapezunt mellett a Fekete-tenger legnagyobb és legfontosabb kikötővárosa volt. Története magába sűríti mindazt, ami a 13–15. században a pontuszi térséget jellemezte.

Karpov gyűjtötte össze azon alapfeltételeket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy valamely tengerparti település nagyvárossá fejlődjön. A feltételek a következők: védett, biztonságos kikötő; kényelmes útvonalak a szárazföld belsejébe; illetve nem túl magas helyi adók.⁶³ A megfelelő kikötőn az alábbi szempontokat értjük. A kirakodás közvetlenül a part mentén történjen, legyen meg a kellő vízmélység, hogy az árut ne kelljen csónakokon ki-be rakodni. Az öböl védett legyen a viharoktól. A kikötő a várossal egyetemben rendelkezzen a kellő védelmi létesítményekkel, hogy meg tudja védeni magát a fegyveres ellenséggel szemben, érkezzon az akár a szárazföldről, akár pedig a tengerről. A genovaiak a 14. század közepén Kaffa eredetileg fából készült védműveit kőfalakkal és tornyokkal váltották fel.⁶⁴ Ibn Battuta a kikötőben mintegy 200 különféle méretű és típusú hajót „számlált” össze.⁶⁵ Azaz Kaffa teljesítette a megfelelő kikötő kritériumait, amit megtoldhatunk azzal, hogy elérte a kellő nagyságot is. A kényelmes útvonalak alatt értsünk inkább biztonságos közlekedést. Ez szintén adott volt. A helyi adókról, lévén speciális probléma, nem tudok értekezni. Mind a genovaiak, mind a velenceiek a Fekete-tengeren adómentesen kereskedhettek, csak a konstantinápolyi negyedeik után kellett bérleti díjat fizetni. Pisa katonai gyengesége miatt kénytelen volt kereskedelme után 2%-os vámot fizetni. Ezen 2%-os mérték általános volt a firenzei, a provanszál, a szicíliai kereskedők részére. A katalánok által kezdetben, 1268 vagy 1296 után fizetett 3%-os vám már nagyon magas tételnek számított.⁶⁶

Kaffa kereskedelmét három periódusra oszthatjuk. Az első szakasz a 13. század közepétől, második felétől a 14. század végéig, a második szakasz a 15. század első felében, a harmadik szakasz pedig az 1450–1470-es években tartott.⁶⁷ A 14. században Kaffa kereskedelme virágzott. A város kulcspozícióban volt a kelet–nyugati árucserében. Az éremletek alapján kereskedelmi partnerei között volt például Ürgencs, Szamarkand vagy Kambalik.⁶⁸ Továbbá összeköttetésben állt a Volga-vidékkel, a Közel-Kelettel, Bizánccal, az Észak-Kaukázussal, a fekete-tengeri városokkal és országokkal, az orosz fejedelemségekkel, Közép-Ázsiával, Perzsiával, Kínával, Itáliával és Hispániával is.⁶⁹ A 14. század folyamán a város kereskedelme a Szaraj–Kaffa–Konstantinápoly tengelyen nyugodott. Timur Lenk 1395–1396-os hadjárata a tengely keleti tartóoszlopát ütötte ki, amelynek következtében a keleti kapcsolatok megszakadtak, vagy legalábbis igen nagy mértékben visszaestek. A 15. század első felében Kaffa kereskedelmében már nem a levantei áruk domináltak, hanem a „helyi” termékek: a gabona, a hal, a só és a rabszolgák. Konstantinápoly eleste után Kaffa számára rendkívül fontos lett a Moldvai Fejedelemséggel, pontosabban annak területén keresztül lebonyolított kereskedelem.⁷⁰ A változó idők, egy új korszak feltűnő jele volt az, hogy a város 1475-ös elfoglalásakor a mintegy 70 000-es lakosságból mindössze 2000 fő volt a genovai.⁷¹

A 13–15. századi itáliai–tatár együttműködés annak minden konfliktusával⁷² együtt önmagában is egy rendkívül érdekes kultúrtörténeti korszak, egyszersmind a transzázsiái kereskedelem, a selyemút történetének fontos fejezete volt. A Pax Mongolica biztosította a Kína és a Fekete-tenger közötti hatalmas eurázsiai térségben az áruk és a kereskedők szabad mozgását.⁷³ A kelet kincseire éhes itáliai kalimárok előtt, miután megadták a tatároknak az általuk mindenkitől követelt ajándékokat, megnyílt az út.

A téma szétfeszíti jelen tanulmány kereteit. A selyemút kereskedelmében a latinokon kívül tucatnyi más nép is részt vett: a Pontusz környékéről éppen úgy, mint a Mediterráneumból. A selyemút útvonalainak csupán rövid szakaszát tudtuk bemutatni. Az ismert és az ismeretlen világ valamennyi áruját összegyűjtötték a Fekete-tenger kikötőiben, amelynek pusztas felsorolása külön tanulmányt igényel. Nem volt módunk érzékeltetni azt az éles kontrasztot, amely Kelet-Európa déli felének városiasodását jellemezte az Arany Horda megszervezése előtt, illetve azt követően. Sem megvizsgálni azt, hogyan biztosították az utazók számára akár naponta többször a lovaglót, illetve máhás lovak cseréjét, tulajdonképpen a mozgó postaállomás rendszert.

Tanulmányunk célja az volt, hogy a krími-azovi térséget el tudjuk helyezni a Mongol Birodalom és utódállamai, illetve a Fekete-tenger térségének történetében. Az 1236–1242-es európai invázió és Bizánc latinok általi elfoglalása jelölte a kezdeteket. Timur Lenk 1395–1396-os hadjárata megszakította a keleti kapcsolatokat. A Fekete-tenger térségének itáliaiak által vezetett kereskedelme mintegy három évtized alatt szűnt meg a feltörekvő oszmán hatalom csapásai alatt. A törökök 1453-ban Konstantinápolyt, 1461-ben Trapezuntot, 1471-ben Tanát, 1475-ben az egész Krímet, 1484-ben pedig Akkermant és Kiliát is elfoglalták. Az itáliai–tatár együttműködés felbomlott, amely nem azt jelentette, hogy új szereplők álltak a régiék helyére, hanem azt, hogy a pontuszi világ rövid virágzás után központból perifériává süllyedt.

Jegyzetek

¹ A tanulmány elkészítését az akadémiai ösztöndíj tette lehetővé (Moszkva, 2005. október–december).

² *Strabón*: Geógraphika. Ford. Földy József. Budapest, 1977. 316.

³ *Ammianus Marcellinus*: Róma története. Ford. Szepesy Gyula. Budapest, 1993. 293–294.

⁴ *Karpov, Szergej Pavlovics*: Putjami szrednekovih morehodov. Csernomorszkaja navigacija Venecianszkaj Reszpubliki v XIII–XV. vv. Moszkva, 1994. 31–33.; *Beradze, Tamaz Nikolaevics*: Moreplavanie i morszkaja trgovlja v szrednekovoj Gruzii. Tbiliszi, 1989. 153.

⁵ *Kohn Sámuel*: Héber kútforrások és adatok Magyarország történetéhez. Budapest, 1990. 17.

⁶ *Hunyadi László*: A Schecter-féle szöveg. Egy névtelen kazár zsidó levele Haszdai ibn Sapruthoz. In: *Források a korai magyar történelem ismeretéhez*. Szerk. Róna-Tas András. Budapest, 2001. 170. (Magyar Östörténeti Könyvtár, 16.)

⁷ Zikia tartomány a Tamany-félszigetet, valamint annak környékét jelölte.

⁸ Matrika városa a Tamany-félszigeten található, a Kercsi-szorossal szemben.

⁹ A tatárjárás emlékezete. Szerk. Katona Tamás. Budapest, 1981. 96.; *Relatio Fratris Ricardi*. In: *Scriptores Rerum Hungaricarum*. II. Szerk. Emericus Szentpétery. Budapestini, 1938. 536–537.

¹⁰ *Guillelmus Rubruc* útleírása. In: *Julianus barát és a napkelet fölfedezése*. Szerk. Györfly György. Budapest, 1986. 201–204. (A továbbiakban: *Julianus barát.*); *Itinerarium Willelmi de Rubruc*. In: *Sinica Franciscana*. I. Szerk.: P. Anastasius van den Wyngaert O. F. M. Quaracchi–Firenze, 1929. 164–168. (A továbbiakban: *SIN I.*)

¹¹ *Relatio Fr. Iohannes de Marignolli*. *SIN I.* 526–527.

¹² *Ibn Battuta* zárandokútja és vándorlásai. Ford. Boga István, Prileszky Csilla. Budapest, 1964. 182–183.; *The Travels of Ibn Battuta*. II. Ford.: H. A. R. Gibb. Cambridge, 1962. 468–469.

- ¹³ *Karpov, Sz. P.*: Italjanszkie morskije reszpubliki i juzsnoe Pricsernomorje v XIII–XV. vv. Problemi torgovli. Moskva, 1990. 60.
- ¹⁴ Magyar nagylexikon. 10. köt. 142.; Magyar nagylexikon. 11. köt. 554–555.; *Székely András*: Szovjetunió. II. köt. Budapest, 1978. 256–258., 400–402.
- ¹⁵ Világtörténet. II. köt. Szerk.: Utcenko, Sz. L. Budapest, 1962. 72., 416., 421., 709–711., 795.
- ¹⁶ *Vinogradov, J. A.*: „Tam zakolozsja Mitridat...” Voennaja isztorija Boszpora Kimmerijszkogo v dorimskzjuu epohu. Moskva–Szankt-Peterburg, 2004. 9–14.; *Goroncsarovszkij, V. A.*: Mezdsu imperiej i varvarami. Voennoe delo Boszpora rimszkogo vremeni. Moskva–Szankt-Peterburg, 2004. 5–16.
- ¹⁷ Julianus barát. i. m. 206.; SIN I. 170.
- ¹⁸ *Biborbanszületett Konstantin*: A biradalom kormányzása. Ford. Moravcsik Gyula. Budapest, 2003. 187.
- ¹⁹ *Beradze*: i. m. 32., 37., 77.
- ²⁰ *Beradze*: i. m. 86–87.; *Karpov, Sz. P.*: Dokumenti po isztorii venecianszkoi faktorii Tana vo vtoroi polovine XIV. v. In: Pricsernomorje v szrednie veka. Szerk.: Uő. Moskva, 1991. 191–192.; *Karpov, Sz. P.*: Italjanszkie morskije reszpubliki. i. m. 88–111.
- ²¹ *Jegorov, V. L.*: Isztoricesszkaja geografija Zolotoj Ordi v XIII–XIV. vv. Moskva, 1985. 123.
- ²² A fekete-tengeri eseményeket vő.: *Székely György*: Kaffa, a Kaukázusvidék és Kelet-Anatólia a Hunyadiak politikájában. In: Világtörténet, 1994. tavasz/nyár, 6–13.
- ²³ *Beradze*: i. m. 42., 144.; *Runciman, Steven*: A kereszties hadjáratok története. Ford. Bánki Vera, Nagy Mónika Zsuzsanna. Budapest, 1999. 904–905.; *Fedorov-Davidov, G. A.*: Zolotoordinszkije goroda Povolzsja. Keramika. Torgovlja. Bit. Moskva, 2001. 206.; *Manandjan, J. A.*: O torgovle i gorodah Armenii v szvjazi sz mirovoj torgovle drevnih vremen. Jereván, 1954. 285–286.; *Lopez, Robert S.*: The Commercial Revolution of the Middle Ages, 950–1350. London, 1971. 109–111.
- ²⁴ Plano Carpini és Guillelmus Rubruc jelentéseiben számos idevonatkozó adatot találhatunk. Julianus barát. i. m. 158–160., 164., 167., 230., 233., 252.
- ²⁵ Julianus barát. i. m. 182–183.; SIN I. 129.
- ²⁶ Julianus barát. i. m. 204–205.; SIN I. 174–175.
- ²⁷ Julianus barát. i. m. 247–248.; SIN I. 209.
- ²⁸ Marco Polo utazásai. Ford. Vajda Endre. Budapest, 1963. 33.
- ²⁹ *Jacob d’Ancona*: A fény városa. Ford. Szaffkó Péter. Debrecen, 1999. 26.
- ³⁰ *Badjan, V. V.* – *Csiperisz, A. M.*: Torgovlja Kaffi v XIII–XV vv. In: Feodalnaja Tavrika. Materiali po isztorii i arheologii Kríma. Szerk. Bibikov, Sz. N. Kijev, 1974. 176.; *Jegorov*: i. m. 90.; *Barthold, V. V.*: Szocsinenija. III. Raboti po isztoricesszkoi geografii. Moskva, 1965. 489.; The Encyclopaedia of Islam. IX. Leiden, 1995. 773–774.
- ³¹ Julianus barát. i. m. 202.; SIN I. 165.
- ³² *Jegorov*: i. m. 89–90.
- ³³ *Jegorov*: i. m. 164.
- ³⁴ Julianus barát. i. m. 201–203.; SIN I. 194.
- ³⁵ Ez a Csagataj nem azonos Dzsingisz hasonnevű, 1242-ben meghalt fiával. Batu rokonai között nem találtam ilyen nevű Dzsocsidát. *Rasid-ad-Din*: Szbornik letopiszje. II. Moskva–Leningrad, 1960. 66–78. Azonban az esetleg rosszul hallott mongol vagy török név hibás átírata miatt ez nem zárható ki. Emellett éppen úgy lehetett nojon, aki beházasodott a dinasztíába.
- ³⁶ *Tizengauzen, V.*: Szbornik materialov odnoszjasijszja k isztorii Zolotoj Ordi. I. Szanktpeterburg, 1884. 63.
- ³⁷ *Tizengauzen*: i. m. I. 192.
- ³⁸ *Fedorov-Davidov, G. A.*: Obsesztvennij sztroj Zolotoj Ordi. Moskva, 1973. 60.
- ³⁹ *Jegorov*: i. m. 164.
- ⁴⁰ *Kramarovszkij, Mark*: Zolotoordinszkij gorod Szolhat-Krim. K probleme formirovanija gorodszkoi kulturi. Novie materiali. In: Tatarszkaja arheologija, 1997/1. 101–106.; *Jegorov*: i. m. 88.; *Fedorov-Davidov, G. A.*: Denezsnoe delo Zolotoj Ordi. Moskva, 2003. 13.
- ⁴¹ Julianus barát. i. m. 230–236.; SIN I. 194–200.
- ⁴² Julianus barát. i. m. 160–161.; SIN I. 107–108.
- ⁴³ Julianus barát. i. m. 204.; SIN I. 168.
- ⁴⁴ *Ibn Battuta*: i. m. 184., 187.
- ⁴⁵ *Jegorov*: i. m. 92.; *Bartold*: i. m. 313.; The Encyclopaedia of Islam. I. Leiden, 1960. 808.
- ⁴⁶ *Karpov*: Pricsernomorje v szrednie veka. i. m. 191.
- ⁴⁷ *Kicsanov, E. I.*: Kocsevnie goszudarsztva ot gunnov do mancszsurov. Moskva, 1997. 184–185.; *G. A. Fedorov-Davidov*: Obsesztvennij sztroj Zolotoj Ordi. i. m. 43–69.; *Trepavlov, V. V.*: Goszudarsztvennij

sztroj Mongolszkj Imperii XIII. v. Moszkva, 1993. 96–102.; *Vásáry István*: Az Arany Horda. Budapest, 1986. 178–185.

⁴⁸ Julianus barát. i. m. 160.; SIN I. 107–108.

⁴⁹ Julianus barát. i. m. 160.; SIN I. 107.

⁵⁰ Julianus barát. i. m. 237.; SIN I. 201.

⁵¹ Madzsar a Kuma partján található a mai Sztavropoli oblaszty területén.

⁵² *Jegorov*: i. m. 92.

⁵³ Sarkel romjai ma nem messze Cimljanszk városától egy víztárolóban található. Sarkel eredetileg a Don bal partján helyezkedett el.

⁵⁴ *Pletneva, Sz. A.*: Szarkel i. „selkovij” put’. Voronyezs, 1996. 143–156.; *Polgár Szabolcs*: Sarkel. In: A Kárpát-medence és a steppe. Szerk. Márton Alfréd. Budapest, 2001. 106–126.

⁵⁵ *Artamonov, M. I.*: Isztorija hazar. Leningrád, 1962. 402.

⁵⁶ *Ligeti Lajos*: Az uráli magyar őshaza. In: A magyarság őstörténete. Szerk. Uő. Budapest, 1986. 54.

⁵⁷ *Lubo-Leszniczenko, E. I.*: Kitaj na selkovom puti. Moszkva, 1994. 89.; *Bajpakov, K. M.*: Velikij Selkovij Put’ v Centralnoj Azii. In: Selkovij put’ i Kazahsztan. Szerk. Kosanov, A. K. Almati, 1999. 19.

⁵⁸ *Izmajlov, I.*: Baltijszko-volzsszkij put’ v sziszteme torgovih magisztralej i ego rol’ v ranneszrednevekovoj isztorii Vosztocsnoj Evropi. In: Velikij volzsszkij put’. Szerk. Iszhakov, P. C. Kazany, 2001. 69.

⁵⁹ *Pegolotti, F. B.*: A kereskedelem gyakorlata. In: Középkori egyetemes történeti szöveggyűjtemény. Szerk. Sz. Jónás Ilona. Budapest, 465.; *Beradze*: i. m. 41.

⁶⁰ *Tizengauzen*: i. m. I. 236.

⁶¹ *Tizengauzen*: i. m. I. 378.

⁶² *Tizengauzen, V. G.*: Szbornik materialov odnoszjasihszja k isztorii Zolotoj Ordi. II. Moszkva–Leningrad, 1941. 145., 204–205.

⁶³ *Karpov*: Italjanszkie morszkie reszpubliki. i. m. 58.

⁶⁴ *Jegorov*: i. m. 89.

⁶⁵ *Ibn Battuta*: i. m. 184.

⁶⁶ *Beradze*: i. m. 41.

⁶⁷ *Badjan–Csiperisz*: i. m. 175.

⁶⁸ *Emanov, A. G.*: Szever i jug v isztorii kommercii. Na materialah Kafi XIII–XV. vv. Tyumeny, 1995. 66.

⁶⁹ *Badjan–Csiperisz*: i. m. 180.; *Jakobszon, A. L.*: Szrednevekovij Krim. Moszkva–Leningrad, 1964. 108–109.

⁷⁰ *Badjan–Csiperisz*: i. m. 188.

⁷¹ *Badjan–Csiperisz*: i. m. 180.

⁷² Csupán néhány felflító a fegyveres konfliktusokból. Velence és Genova között állandóak voltak az összecsapások (1327, 1348, 1362, 1367, 1403–1404, 1431–1432 stb.). Továbbá számolnunk kell a muzulmán kalózzokkal is. *Karpov*: Putjami. i. m. 34.; Tanából 1343-ban Dzsanibek elűzte az itáliaiakat; a várost Timur Lenk 1395-ben, Pulad kán pedig 1410-ben perzselt fel. *Karpov*: Dokumenti. i. m. 191.; 1307-ben Tokta sereggel vonult Kaffa ellen. *Vásáry*: i. m. 111.

⁷³ *Vásáry*: i. m. 248.; *Fedorov-Davidov*: Zolotoordinszkie goroda. i. m. 214.; *Manandjan*: i. m. 285.