

Pach Zsigmond Pál:

A nemzetközi kereskedelmi útvonalak XV–XVII. századi áthelyeződésének kérdéséhez*

A XV. század vége az európai gazdaságtörténet egyik nagy fordulópontja.

A XV. század második feléig az európai gazdaság fejlődése — fő tendenciáját tekintve — Nyugat- és Kelet-Európa fejlettségi színvonalának kiegyenlítődése felé, a feudális fejlődés útjára későbbben lépett kelet-európai társadalmak felzárkózásának irányában haladt. Mintegy a XV. század végétől kezdve azonban ellenkező tendencia lépett fel s jutott mindinkább érvényre. A Nyugat- és Kelet-Európa közti fejlődési különbségek nemhogy továbbcsökkentek, majd eltűntek volna, — hanem éppen felfokozódtak, egyre élesebbé váltak. Miközben Nyugat-Európa több országában — persze különböző ütemben, variánsokban s regressziókon keresztül is — megindul és előrehalad a középkori rend bomlása, a kapitalista viszonyok kialakulása, addig Közép-Kelet-Európa országaiban fennmarad, sőt számos vonatkozásban megerősödik a feudális rendszer: évszázadokra elhúzódik a kései feudalizmus uralma.

A nemzetközi gazdaságtörténeti kutatást a legutóbbi időkig e fejlődési folyamatnak főként egyik oldala érdekelte igazán: Nyugat-Európa országainak gazdasági növekedése az újkor századaiban. Minthogy ez időben egybeesett és szemléletet összefüggött a tengerentúli felfedezésekkel, a gyarmatosítással, az új világkereskedelmi útvonalak kialakulásával, a kutatók zöme figyelmét a nyugat-európai gazdasági növekedésnek ezekre a forrásaira összpontosította, és a *tengerentúli-gyarmati viszonylatok* széles problematikája mellett jóval kisebb mértékben mutatott érdeklődést a kérdés *közép-kelet-európai relációja* iránt. Ezt a szemléletet tükrözi a *The Cambridge Economic History of Europe* 1967-ben megjelent IV. kötete is (*The Economy of Expanding Europe in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*), amelynek előszava a korszak gazdaságtörténetének fő kérdését ugyan a modern világgazdaság kialakulásában jelöli meg, de ezen belül a problémát a nyugat-európai és a gyarmati gazdaság kapcsolatára, kölcsönhatására szűkíti; ennek megfelelően — egyes dicséretes kivételektől eltekintve — a konkrét gazdaságtörténeti problémákat tárgyaló fejezetek többségéből, így a XV–XVII. századi nemzetközi kereskedelem alakulásának vizsgálatából is, nagyrészt kirekeszti a közép-kelet-európai vonatkozásokat.

De az európai gazdaságtörténet ez izgalmas periódusát tárgyaló régebbi és újabb művek némelyikét egyaránt elmondható, hogy bennük a modern világgazdaság XVI–XVII. századi kibontakozásának ábrázolása Nyugat-Európa és a gyarmatvilág összefüggéseire korlátozódott, és Kelet-Európa helyzetének

* A Nemzetközi Gazdaságtörténeti Társaság IV. Kongresszusa I/3. ülésének referátuma. (Bloomington, 1968. szept. 11.)

korabeli negatív alakulása többnyire annyiban nyert magyarázatot, hogy az utóbbi egyelőre még *kimaradt* ebből a nagy átalakulási processzusból. Ezt a magyarázatot — bizonyos egyszerűsítéssel — abban foglalhatjuk össze, hogy a fő kereskedelmi útvonalak eltolódása, főként a XV. század végi nagy felfedezések következtében, a kitáguló nemzetközi forgalom központjának a Mediterráneumból az Atlantikumhoz való áthelyeződése előrelendítette Nyugat-Európa gazdaságának növekedését; viszont Közép- és Kelet-Európa országainak — amelyek *nem vettek részt a felfedezésekben, a gyarmatosításban, a tőkefelhalmozás fő forrásait megnyitó világtengeri kereskedelemben* — gazdasági stagnálását, sőt hanyatlását idézte elő; következésképpen az utóbbiak egyre inkább elmaradtak a tőkés irányban kibontakozó nyugat-európai országok mögött.

A modern világgazdaság kialakulása közép-kelet-európai tényezőinek, vonatkozásainak a feltárása — nem szükséges ezt bizonygatni — elsősorban Közép- és Kelet-Európa országainak kutatóira, köztük a magyar gazdaságtörténészekre vár. Meg kell azonban mondanunk, hogy a legutóbbi évekig magunk is vajmi keveset tettünk e hiány pótlására, — annak ellenére, hogy a korszak magyar gazdasági fejlődésének fő vonalait, legalábbis az agrárviszonyok területén, sikerült felvázolnunk. A kérdéses szélesebb összefüggéseket illetően azonban — egy-két kísérlettől eltekintve (*Wittman*) — megelégedtünk azzal, hogy a fentebbi magyarázatra utaljunk, legfeljebb módosított, finomított formában. Pedig ha áll az, hogy a nyugat-európai gazdasági növekedés történetét ebben az időszakban aligha lehet megírni a kelet-európai reláció beható figyelemben részesítése nélkül, — éppígy áll az is, hogy (sommásan szólva) a közép-kelet-európai gazdasági elmaradás történetét viszont nem lehet megírni anélkül, hogy alapos tanulmányozás tárgyává tegyük Nyugat-Európa gazdasági előrehaladását, amelynek — a maga módján¹ — *mind* a kelet-európai reláció, *mind* a tengerentúli-gyarmati reláció fontos tényezője volt.

A XVI- XVII. század nemzetközi gazdaságtörténetének legátfogóbb kérdését éppen úgy tehetjük fel: *milyen kapcsolatban, kölcsönhatásban, interdependenciában van egymással a világgazdaság kibontakozási folyamatának három fő tényezője, fő eleme: a nyugat-európai, a kelet-európai és a kolonizációs gazdaság; hogyan „futnak át” az egyik vagy a másik relációban bekövetkező változások a kölcsönös összefüggések egész rendszerén?*

Ezt az alapvető problémát úgy is megfogalmazhatjuk: *mi a szerepe a nyugat-európai tőkés fejlődés szempontjából Kelet-Európának és mi a tengerentúli gyarmatoknak; mennyiben hasonlít és mennyiben tér el egyfelől a kelet-európai országok, másfelől a gyarmatok gazdasági viszonya Nyugat-Európához; miben egyezik és miben különbözik helyük a kiterelvényesülő nemzetközi kereskedelmi kapcsolatokban, a kibontakozó interregionális-világgazdasági munkamegosztásban?*

De úgy is megszövegezzhetjük: a tengerentúli gyarmatok megjelenése és bekapcsolódása a világkereskedelembel-világpiacba hogyan befolyásolja Kelet-Európa helyzetét, gazdasági fejlődését, éppen a nyugat-európai gazdaság igényeinek és szükségleteinek áttétele révén; hogyan változik ez a helyzet a gyar-

¹ Hangsúlyozzuk: a *maga módján*. Felmerültek ugyanis olyan leegyszerűsítő magyarázatok is a magyar és más közép-kelet-európai országok gazdaságtörténet-írásában, amelyek már-már egyenlőségjelet tettek a két viszonylat közé, és Kelet-Európa egyes országainak helyzetét is a gyarmati függés kategóriájának alkalmazásával kísérelték meg jellemezni.

matosítás, a világgazdaság kialakulási folyamata egymást követő szakaszaiban; végül: milyen közös és milyen eltérő vonásokat mutatnak az egyes kelet-európai országok nemzetközi gazdasági szerepük, világgpiaci helyük tekintetében?

1.

Ez átfogó és szerteágazó problematika — amely ezidőszert még inkább csak egy munkaprogram körvonalait vetíti előre — különböző oldalakról, aspektusokból közelíthető meg.

Talán nem tévedünk, ha úgy véljük: a megközelítés egyik módja a *nemzetközi kereskedelem fő útvonalai XV—XVII. századi áthelyeződésének* tanulmányozása.

Hiszen a korszak gazdaságtörténetét tárgyaló művekben a kereskedelmi útvonalak áthelyeződésének tétele minduntalan visszatér, sokszor csak rövid hivatkozásként, látszatra úgy, mintha egy közismert, világosan látott, egyértelműen felfogott folyamatról lenne szó. Pedig ez ismétlődő formula mögött a nemzetközi kereskedelmi utak eltolódása folyamatának nagyonis eltérő értelmezései húzódnak meg, főként a tengerentúli felfedezések közvetlen hatásának megítélése szempontjából, — vagyis abból a szempontból, vajon az Újvilág felfedezése és a keleti fűszerkereskedelem hagyományos útvonalával szemben a „Cape-route” feltárása jelenti-e a folyamat kiindulópontját.

Másrészt ez a szinte stereotíppé vált formula más problémát is takar. A nemzetközi kereskedelem *fő útvonalait* illetően bekövetkező változásoknak előtérbe állítása alkalmas arra, hogy bizonyos fokig elfedjen egy mélyebben fekvő folyamatot, nevezetesen a nemzetközi kereskedelem *jellegeiben, árústruktúrájában* bekövetkező eltolódást. Pedig, megítélésünk szerint, éppen az utóbbi a lényegesebb, az alapvető változás, — az ti., hogy a XV—XVI. századra — több százados történelmi előzmények után — a nemzetközi kereskedelem súlypontja Európában a *nagyértékű „levantei”, fényűzési cikkekről kezd mindinkább áttevődni a közfogyasztással kapcsolatos, nagytömegű árukra*: tulajdonképpen ekkor kezd kibontakozni az európai gazdaság szerves igényeiből sarjadó, szélesebb fogyasztópiacra támaszkodó, modern típusú nemzetközi kereskedelem — a lényegében úri (és gazdag polgári) luxus-igényeket kielégítő középkori távolsági kereskedelemmel szemben.

Modern típusúnak nevezzük a továbbiakban az olyan nemzetközi kereskedelmet, amely a mezőgazdasági és ipari árutermelet fejlődésén alapul, széles régiókat érintő munkamegosztásban gyökerezik, egyben ösztönző-elmélyítő hatást gyakorol rá, — eltérően a *középkori típusú* (régi típusú) távolsági kereskedelemtől, amely *nem* az árutermelet-munkamegosztás fejlődésével függ össze, hanem, döntően, Kelet fűszereinek, luxuscikkeinek Európa piacaira való közvetítését jelenti.

A keleti fűszerek, fényűzési cikkek a XIV—XV. században — a „*Carreira da Índia*” előtt — az indiai — arab kereskedelmi kapcsolatok hosszú láncolatán át kerültek a Földközi-tenger keleti partvidékének kikötőibe, majd túlnyomórészt velencei és genovai hajókon az észak-itáliai városokba, elsősorban *Velencébe*, a középkori Európa egyik legnagyobb empóriumába, a levantei áruk fő elosztási központjába, — ahonnan Európa többi részébe szárazföldi úton, folyón vagy tengeren jutottak tovább: az Alpok hegyi átjáróin át, főleg német kereskedők révén, a dél-német városokba, s innen egyfelől — részben a

Duna mentén — Közép-Kelet-Európa országaiba (köztük Magyarországra), másfelől a Rajna mentén Flandriába; tengeren Marseille-be, Barcelonába és a Földközi-tenger nyugati medencéjének más kikötőibe; a gibraltári szoroson át, ismét főleg velencei és genovai kereskedők hajóin, Angliába, Németalföldre, Észak-Európába. A középkori távolsági áruforgalom *jellegét és ezzel együtt fő útvonalait* a levantei cikkek domináló szerepe határozta meg. A középkori „világkereskedelem” *fő központja a Mediterráneum* volt, s egész útvonalrendszere — tengeren, folyón, szárazföldön — a Földközi-tenger térségében centrális helyet elfoglaló észak-itáliai városokhoz kapcsolódott.

A levantei cikkeket közvetítő „gazdag kereskedelem” domináló szerepe mellett a XIII. századtól megindult már az európai gazdaság egyes produktumainak, mezőgazdasági és ipari termékeinek a helyi piacörzeteken túlmenő, távolabbi piacokra irányuló, országközi forgalma; megjelentek tehát a modern típusú nemzetközi kereskedelem előzményei, kezdetei is. Megjelentek ezek a Földközi-tenger térségében is, — főleg azonban egy másik európai forgalmi központ: a balti—északi-tengeri centrum kibontakozását mozdították elő. A Baltikumból ugyanis Kelet-Európa idekapcsolódó területeinek éppen tömegfogyasztást szolgáló mezőgazdasági s egyéb őstermékei — főként gabona — kerültek távolsági kiviteltre nyugat-délnyugat felé, az atlanti part vidékeire, elsősorban az iparosodó Németalföldre, hogy ott részben a Mediterráneumból közvetített levantei cikkekre cserélődjenek ki, részben azonban már a nyugat-európai ipari árutermelés termékeire, főleg flandriai posztóra. A mezőgazdaság terjedelmes tömegáru forgalmának kiszélesedése egyre inkább víziútra orientálta a távolsági kereskedelmet; következésképpen megnövelte a keresletet egy további terjedelmes — szárazföldön alig szállítható — áru, a hajóépítés legfontosabb nyersanyaga: a fa iránt, amelynek egyik főforrásául ugyancsak a Baltikum vidéke szolgált.

A balti-északi-tengeri kereskedelmet a XIV. században és a XV. század nagy részében a német Hanza-városok kereskedőinek túlsúlya jellemezte. Róluk gyakran szokták elmondani: olyan szerepet játszottak a Baltikumban, mint amelyet a velenceiek és genovaiak a Mediterráneumban. Ez a megállapítás azonban csak részben igaz. A Hanza kereskedelme szervezetét, módszereit, hatósugarát illetően csakugyan sokban hasonlított az észak-itáliai városokéhoz. A Hanza által szállított árúk összetétele azonban „modernebb” volt, benne a tömegáruk sokkal nagyobb arányban részesedtek, mint a földközi-tengeri forgalomban, amelynek legfőbb és legvonzóbb ága — Velence, Genova és Ragusa számottevővé váló gabona- (és gyapjú-) kereskedelmi tevékenysége mellett is — a levantei cikkek forgalmazása maradt. A gazdag szenátorok, városi patríciusok főként ebben voltak érdekelve: a gabonakereskedelem viszont sok kisebb közvetítő között oszlott meg (*Aymard*).

Az árutermelés fejlődésével, a modern típusú forgalmi kapcsolatok szélesedésével a két nemzetközi kereskedelmi központ, a mediterrán és a balti-északi tengeri centrum jelentősége, aránylagos súlya az utóbbi javára tolódik el. Hiszen a Földközi-tenger vidékéről döntőleg éppen a régi típusú „gazdag kereskedelem” szálai vezettek Európa többi részébe, a közfogyasztási cikkek forgalma pedig lényegében a Mediterráneumon belül maradt: gabonakereskedelme — bár a XVI. században már tekintélyes árutömeget mozgatott meg — legfeljebb magának a mediterrán térségnek az élelmezésére volt elégséges, sőt a XVI. század második felében arra is egyre kevésbé (*Braudel*). A Baltikumból pedig éppen az őstermelés tömegáru került kiviteltre Nyugat-Európába

egyre nagyobb mennyiségben²: a baltikumi gabonát az atlanti partmenti hajózás a XVI. század folyamán már nemcsak Németalföldre juttatta el, hanem Spanyolországba is, sőt a század végén Gibraltáron át magába a Mediterráneumba is.

A nemzetközi kereskedelem súlypontja tehát olyan módon kezd áttevődni a Mediterráneumból az Atlantikum irányába, amennyiben a jórészt az európai gazdaság termékeit, tömegáruít közvetítő, az új típusú piaci kapcsolatok révén izmosodó atlanti partmenti hajózás válik mindinkább a nemzetközi forgalom fő ütőerévé.

A „nemzetközi kereskedelem útvonalainak áttolódása” tehát nem úgy kezdődik, a folyamatnak nem az az elindítója, hogy a spanyolok-portugálok felfedezik az Újvilágot, ill. az Indiába vezető közvetlen tengeri utat, s ezzel a világkereskedelem fő erővonalai a Mediterráneumból áthelyeződnek az Atlantikumba, ill. a „Cape-route”-ra, — hanem az alapvető mozzanat magának az európai gazdaság belső növekedésének, az árutermelés és munkamegosztás bontakozásának a fejleménye. Ennek folytán Nyugat-Európa egyes atlanti partmenti területei növekvő mértékű keresletet támasztanak élelmiszerek és nyersanyagok iránt, amelyeket Kelet-Európának Balti-tenger melléki, ill. ahhoz folyami úton kapcsolódó területeiről főként az atlanti partmenti hajózás juttat el felvevőpiacaihoz, — hogy onnan viszont, levantei cikkek mellett, ipari termékeket, főleg posztót közvetítsen északkelet felé.

Más szóval: az európai gazdaság belső növekedése a nemzetközi kereskedelem jellegének, áruösszetételének változásához vezet: ez indítja meg, vonja maga után a nemzetközi kereskedelem útvonalainak áthelyeződését, irányváltását.

2.

A Baltikumból induló mezőgazdasági kivittelt eleinte túlnyomó részben a német Hanza kereskedői bonyolították le, de a XV. század vége felé, s kivált a XVI. század folyamán kénytelenek voltak egyre inkább teret engedni a hollandoknak. A nemzetközi kereskedelem jellegét és útvonalait illető változások ugyanis az utóbbiaknak kedveztek.

A hollandok kereskedelmi felemelkedése kezdettől fogva szervesen összefüggött az új típusú forgalmi kapcsolatok térhódításával, s így éppen a terjedelmes tömegárúk (gabona, hajófa, hal, só) szállításának specialistáivá váltak, jelentős technikai és gazdasági előnyt szerezve e téren a Hanzával szemben is. Másrészt ők járták be, ill. használták ki először a Balti-tengerről a Szund-szoroson át az Északi-tengerre vezető tengeri utat, — szemben a Hanza-kereskedők régi útvonalával, akik Lübecktől Hamburgig rendszerint a szárazföldi utat vették igénybe, s csak innen (tehát már az Északi-tengeren) vitték áruikat hajón tovább délnyugat felé, a dél-németalföldi Brügge, fő külföldi „Stapelplatz”-uk irányában (Vollbehr).

A terjedelmes tömegárúk szállítása e közvetlen tengeri útjának „felfedezése” — ha rövid útszakasról van is szó — nem kevéssé fontos mozzanata a kereskedelmi útvonalak áthelyeződése történetének. S a balti—északi-tengeri kereskedelmi forgalom útvonalának ez az eltolódása — ami együtt járt Lübeck

² A Mediterráneum évi távolsági gabonaforgalma a XVI. század derekán mintegy 50 ezer tonnát ért el: a Baltikumból ez idő tájt már évente 40—60 ezer last gabonát, tehát az előbbi mennyiségnek legalábbis kétszeresét szállították a Szund-szoroson keresztül az atlanti partvidék felé (*Parry, Rybarski, Faber*).

és Brügge hanyatlásával, Antwerpen felemelkedésével -- már a XV. század végén érezhető volt: ugyancsak azt tanúsítva, hogy a nemzetközi kereskedelem útvonalrendszerének módosulása nem a tengerentúli felfedezésekkel, hanem már azok *előtt* kezdetét vette, és az európai gazdaság belső fejlődésével, a nemzetközi kereskedelem jellegének változásával függött össze.

Ha a hollandok a tömegáruk szállításának szakértőivé váltak, a velenceiek a „gazdag kereskedelem” specialistái voltak és maradtak, akiknek nemzetközi kereskedelmi hegemoniája a fűszerekhez, levantei cikkekhez, a középkori típusú távolsági kereskedelem domináló szerepéhez volt kötve. A velencei kereskedelem hanyatlása tehát nemcsak, ill. *első sorban nem* abból adódott, hogy a távol-keleti fűszerkereskedelemnek Afrika körülhajózása folytán új, közvetlen útja nyílt -- tudjuk, a XVI. század egyes időszakaiban (így 1550–1570 között), sőt a XVII. század elején a fűszerkereskedelem régi, Vörös-tengeri útvonala sem veszítette el versenyképességét, hanem időnként újabb prosperitást élvezett (*Lane*) --, hanem főként abból, hogy a nemzetközi kereskedelem jellege, áruösszetétele módosult: a keleti fűszerekkel, fényűzési cikkekkel szemben az európai gazdaság belső növekedéséből, interregionális munkamegosztásából származó áruk javára, az új típusú forgalmi kapcsolatok javára.

A nemzetközi kereskedelem jellegének, árustruktúrájának változása s a fő kereskedelmi útvonalak ebből következő eltolódása szükségképpen együtt járt a kereskedelem közvetítőinek megcserélődésével is: a nemzetközi kereskedelmi hegemonia az¹ észak-itáliai és a² Hanza-kereskedőkről fokozatosan átszállt a³ hollandokra, majd később az⁴ angolokra.

Amikor a holland hajók (s mellettük még a Hanza és már az angolok is) a XVI. század végén, kihasználva az észak-itáliai gabonakrizist, a gibraltári szoroson át behatolnak a Földközi-tengeri kereskedelembé -- gabonát és egyéb árukat hoznak be, s innen levantei cikkeket és mediterrán termékeket visznek ki --, ez nemcsak a mediterrán kereskedelmi hajózás háttérbe szorulását jelzi -- hiszen a XVI. század elején a Földközi-tenger és Németalföld közti tengeri kereskedelmet még szinte kizárólag velencei és genovai hajók bonyolították le --, hanem egyben az európai kereskedelem fő ütőerévé vált atlanti partmenti forgalom irányváltozását is: míg korábban a mediterrán hajózás nyomult észak felé, az Atlantikumba, addig most az atlanti kereskedelem tör be dél felé, a Mediterráneumba.

3.

Az új típusú nemzetközi kereskedelem kibontakozásának, előretörésének -- hiszen ez éppen az európai árutermelés, munkamegosztás fejlődéséből sarjadt -- másik oldala a szélesebb rétegek fogyasztását szolgáló iparcikkek, mindenekelőtt a posztó nemzetközi kereskedelmi szerepének növekedése a XV--XVI. század folyamán.

A posztó ugyan, a levantei cikkek mellett, már korábban a középkori távolsági kereskedelemnek is fontos tárgya volt -- a kiemelkedő minőségű flandriai, valamint az észak-itáliai gyapjuszövetek már a XIII--XIV. században eljutottak Közép-Kelet-Európa országaiba, így Magyarországra is --, de viszonylag kisebb mennyiségben drága áron, s elsősorban úri (és gazdag polgári) igények kielégítésére. A XV--XVI. század folyamán azután a posztó nemzetközi forgalma megsokszorozódott: nagyobb tételekben szélesebb piacra, tömegesebb fogyasztásra irányult. A Flandriában kifejlődő „nouvelle draperie”,

majd „*sayetterie*” nemcsak telephelyei tekintetében különbözött a korábbiától — a városokból a vidékre tevődött át —, hanem abban is, hogy a nagyértékű finom posztók mellett egyszerűbb, olcsóbb szövetfajtákat termelt, amelyeket főleg spanyol nyersgyapjából készítettek (*Pirene, Coornaert*).

Nagyrészt spanyol gyapjút vett igénybe eddig az észak-itáliai textilipar is, ámde ezt most a flandriai posztógyártás fokozódó mértékben elszívta. A XVI. század derekán a spanyol gyapjúkivitelnek már mintegy a felét Flandriába irányították; de a másik felét még — velencei, genovai, raguzai hajókon Észak-Itália kikötőibe s innen textilipari körzeteibe, Firenzébe, Milanóba vitték. A XVII. században azután már szinte az egész spanyol gyapjúexport — főleg holland kereskedők közvetítésével — Németalföldre áramlott. A gyapjú- és posztókereskedelemben is háttérbe szorult tehát a mediterrán forgalom az atlanti partmenti hajózáshoz képest (*Cipolla*).

A XV. század folyamán s a XVI. század java részében Angliából is nagy bár a korábbiakhoz képest csökkenő mennyiségben vittek ki még gyapjút a kontinensre, főleg Németalföldre. Eltérőleg a spanyol gyapjúkivitel-től, az angol gyapjúexport zömét angol kereskedők bonyolították le, legalábbis Calais-ig (amely a század derekáig angol kézen volt); csak itt kapcsolódtak be flandriai kereskedők, akik az angol gyapjút saját hajóikon Antwerpenbe szállították.

Miközben az angol gyapjú exportja csökkent, az angol posztó kivitele a XVI. század folyamán legalábbis több mint kétszeresére növekedett³, — összefüggésben azzal, hogy Angliában is kibontakozott a „*new drapery*”, amely egyszerűbb, olcsóbb, tömegfogyasztásra szánt árukat termelt. Míg Észak-Németországba, Skandináviába, a balti kikötőkbe főleg nehéz, tartós szövetfajtákat vittek ki — a XVI. század első felében még zömmel a német Hanza kereskedőinek közvetítésével, akik még kiváltságokat élveztek Londonban —, addig Flandriába főleg festetlen, félkész terméket exportáltak kikészítés céljából, de már főleg angol kereskedők útján. Az angol exportőrök testületének (*Merchant Adventurers*) az 1560-as évek végéig ugyancsak Antwerpenben volt a főhadiszállása (*Clapham, Lipson*).

A XVI. században tehát annak mintegy háromnegyed részében *Antwerpen* kikötője a nemzetközi textilkereskedelem központja. Innen indul a flandriai és részben az angol posztó kivitele különböző irányokba: az atlanti partmenti hajózás déli szakaszán — rézzel és fémárukkal együtt — Spanyolországba, Portugáliába, cserében gyapjúért, keleti fűszerekért, mediterrán termékekért; az Északi- és Keleti-tengeren a skandináv országokba és balti területekre, kivált Lengyelországba, cserében gabonáért, fáért; kontinentális víziutakon, amelyek közül a Rajna volt a legfontosabb, Közép- és Dél-Németországba. A lóvonta rajnai bárkák vászonnal, barchettel, rézzel, fémáruval tértek vissza Németalföld felé; az importált flandriai és angol szövetfajták pedig részben a német piacon keltek el — ennek a közfogyasztás irányában való kiszélesedésére utal, hogy megjelennek a dél-német parasztviselőben is, részben tovább áramlottak Közép-Kelet-Európa, így Magyarország felé, az uradalmi számadások, konvenció-jegyzékek és egyéb források szerint hasonlóan kiszélesedő fogyasztási tendenciával (*van Houtte, Jeannin, Székely*).

³ 1500 körül Londonból mintegy 50 ezer, negyedszázaddal később 75 ezer vég posztót exportáltak. 1540-ben a posztóexport már meghaladta a 100 ezer, 1550-ben a 130 ezer véget. 1600 körül a Merchant Adventurers kivitele önmagában is megközelítette a 100 ezer véget (*Fisher, Friis*).

Antwerpen kereskedelmi felemelkedése a XVI. században a nemzetközi forgalom új erővonalainak kialakulását jelzi, — a súlypont áttolódását az atlanti partvidék kereskedelmére. S ez döntő részben az európai gazdaság belső fejlődéséből, az új típusú nemzetközi kereskedelem kibontakozásából következik: főként a Baltikumból Nyugat-Európa felé irányuló *gabona-* és (egyéb őstermék-) kereskedelem előretöréséből⁴, s a Németalföldről, Angliából Európa többi része felé menő *posttőkereskedelem* kiszélesedéséből, — ami a távolsági forgalom hagyományos útvonalrendszerét lényegesen módosítja.

„A nemzetközi kereskedelem útvonalainak áttolódása” formula tehát két különböző folyamatot foglal magában. *Nemcsak arról van szó, hogy a középkori távolsági kereskedelemnek — a keleti fűszerek, levantei cikkek forgalmának — útvonalai a felfedezések következtében áthelyeződnek, hanem — elsődlegesen — arról, hogy az európai gazdaság belső fejlődése folytán egy modern típusú nemzetközi kereskedelem, a közfogyasztási cikkek nemzetközi forgalma bontakozik ki, amelynek útvonalai szükségképpen mások, pontosabban: nem szükségszerűen esnek egybe a régi típusú távolsági kereskedelem útvonalaiival.*

4.

A két folyamat között — bár a továbbiakban persze szoros kölcsönhatásba kerültek egymással — annál is indokoltabb különbséget tenni, mivel a nemzetközi forgalom útvonalainak áttolódása az atlanti partvidékre a modern típusú kereskedelmi kapcsolatok kialakulásának fejleménye volt; viszont a felfedezéseket, az új *világtengeri útvonalak feltárását nem az új típusú kereskedelem* kibővülésének igényei ösztönözték, hanem a régi típusú, középkori távolsági kereskedelem fő tárgyának: a keleti fűszereknek közvetlen megszerzése, valamint India mesés kincseinek birtokbavétele.⁵

Mi több: nemcsak a felfedezések *rugói* ösztönzői voltak „rég típusúak”, hanem az újonnan feltárt világtengeri útvonalakon eleinte, és elég sokáig, túlnyomó részben a középkori távolsági kereskedelem árucikkeinek forgalma folyt: Táv-Keletről elsősorban fűszert, Spanyol-Amerikából főleg nemesfémeket hoztak Európába. Csak a továbbiakban társultak ezekhez jelentősebb súllyal a rabszolgamunka révén kifejlődő ültetvényes gazdálkodás termékei — amelyek eleinte persze maguk is luxuscikk számba mentek —, s csak utóbb váltak a tengerentúli gyarmatok — előbb az amerikaiak, később a távol-keletiek — a nyugat-európai ipar termékeinek tömeges felvevő piacaivá. Csak akkor válnak majd az új világtengeri útvonalak az új típusú világkereskedelem útvonaláivá, amikor már a mezőgazdaság és ipar tömegfogyasztást szolgáló termékei (ill. az utóbbiak előállítását szolgáló nyersanyagok) határozzák meg a világtengeri forgalom jellegét, s a gyarmatok mindinkább „az egész világot átfogó munkamegosztás” részeseivé lesznek (*Lenin*).

De ehhez, a modern (tőkés) értelemben vett világpiac kialakulásához még hosszú fejlődésmenet vezetett el attól, ami a XV. század végén történt: az Újvilág felfedezésétől, Afrika körülhajózásától. A portugálok és spanyolok

⁴ A Baltikumból Németalföld felé irányuló gabonakereskedelem központja már az 1530—40-es évektől kezdve Amsterdamban alakult ki.

⁵ Megjegyzendő persze, hogy a mohó aranyéhség mögött — amely a portugálokat már 1492 előtt Afrika nyugati partjai felé hajtotta — részben éppen a növekedő európai áruforgalom szükségletei: pénzhiánya, „aranyválságai” állottak (*Engels*).

tárják fel az új világkereskedelmi útvonalakat, s az első időben ők a haszonélvezői: a távol-keleti fűszerek és az amerikai nemesfém fő szállítói Európába.

Portugália, a „fűszerkirály” számára kelet-ázsiai szervezetének fő funkciója — a gyarmati rablás mellett — a rendszeres fűszerszállítás az indonéz szigetvilágból indiai fő telepére, Goába, majd a Carreira da India vissza-útján Lisszabonba. A portugál fővárosból továbbinduló fűszerszállítmányok már a XVI. század első évtizedében eljutottak a németalföldi és angliai kikötőkbe, s a mediterrán fűszerkereskedelem súlyos krízisét idézték elő. A század egész folyamán nagy (bár időszakonként változó mértékű) szerepük volt Európa keleti fűszerekkel való ellátásában, mégpedig a század derekáig elsősorban Antwerpenen keresztül, amely a portugál fűszerszállítmányok fő elosztóhelyévé lett. Antwerpen XVI. századi prosperitása tehát részben már a távolkeleti kereskedelem új, közvetlen tengeri útjának megnyíltából is táplálkozott, — bár kereskedelmi felemelkedését, mint láttuk, a nemzetközi posztókereskedelemben létrejövő központi helyzete alapozta meg.

A portugál expanzióhoz több tekintetben hasonlóan, a Spanyolország és amerikai gyarmatai között létesülő kapcsolat jellegét a XVI. században a kíméletlenül erőszakos hódítás, aranykincs-rablás, majd az 1540-es évek közepétől a világ leggazdagabb ezüstbányáinak felfedezése és kiaknázása határozta meg. Ennek nyomán az újspanyolországi és az Isthmos-flotta hajóin Szevilla (majd Cádiz) felé a XVI. század második felében ezüstáradat özönlött, — ami a spanyol korona számára gyarmati uralmának lényegét jelentette. Ehhez képest hasonlíthatatlanul kisebb szerepe volt még az Újvilág mezőgazdasági termékei behozatalának⁶, az ültetvényes gazdálkodás kezdeteinek, — amely csak a század végétől, ill. a XVII. század közepétől öltött nagyobb arányokat a portugálok uralta Brazíliában, majd a spanyol-karibi térségben, s vezetett, a nemesfémbányászat munkaerő-szükségletével együtt, az afrikai rabszolgakereskedelem kiterjedéséhez.

A portugálok és spanyolok látványos hegemóniája a világtengereken azonban technikailag-gazdaságilag nem volt eléggé megalapozott. *Az európai áruforgalom fő útberévé vált atlanti partmenti kereskedelemben alárendelt szerepet játszanak akkor, amikor a transz-atlanti ill. indiai-óceáni kereskedelemben vezető szerepet töltenek be.* Az utóbbi tehát nem nő ki szervesen, nem párosul az előbbivel — mint később a hollandoknál, majd az angoloknál —, hanem mintegy pillérek nélkül ível a messzeségbe.

Ez az ellentmondásos helyzet hajózási-technikai felkészültségük elégtelenségében is kifejezésre jut, ami nyomban felszínre kerül, megbosszulja magát, mielőtt konkurensük támad („*História trágico-marítima*”). De a mélyebben fekvő probléma az, hogy világtengeri terjeszkedésük nincs gazdaságilag kellően megalapozva: nem árutermelő vagy áruforgalmi tevékenységük fejlődéséből származó szerves igényként jelentkezik.

A szakirodalom (*Haring, Goris* stb.) gyakran említi olyan tényeket, hogy a portugálok, eladni való áruk hiányában, „kifelé” menet a hajóteret nem tudták, nemesfémeken kívül, más hasznos teherrel megrakni; hogy a spanyol ipar fejletlensége miatt lehetetlen volt spanyol forrásból fedezni azt a posztó- és egyéb iparcikk-szükségletet, amely a spanyol-amerikai telepestársadalom ré-

⁶ 1594-ben a Spanyol-Indiákról az anyaországba beérkező szállítmányok 95,6%-át nemesfém (túlnyomóan ezüst) alkotta, s csupán töredékét egyéb áruk (2,8%-át borbortesték, 1,2%-át bőrök, 0,3%-át indigó). 1609-ben 84%-kal részesedtek a nemesfémek és 16%-kal más termékek (*Hamilton*).

széről a század vége felé már bizonyos súllyal jelentkezett; hogy az amerikai gyarmatokra irányuló export 9/10-e már II. Fülöp idején nem-spanyol eredetű volt, s a hazai ipar kiviteli részesedése később tovább csökkent; stb. Mindez valóban fényt vet arra, hogy a portugálok—spanyolok gyarmati terjeszkedését az ipari árutermelés addig elért fejlődési foka nem alapozta meg. A szakirodalom idevágó megállapításait azonban ki kell egészítenünk egy másik — és a tárgyalt összefüggésben, a világgpiac kialakulásának adott, kezdeti, XVI. századi fejlődési szakaszán még súlyosabban latba eső tény kiemelésével. Azzal ti., hogy a portugálok—spanyolok világtengeri expanzióját áruforgalmi tevékenységük fejlettségi színvonalai sem alapozta meg, — minthogy *nem* a nemzetközi forgalom új szükségleteihez igazodva, nem az európai gazdaság közfogyasztási termékeinek közvetítése útján indult meg és haladt előre kereskedelmi terjeszkedésük. Miközben fűszert és nemesfémeket árasztanak Európába, magát az anyaországukból és az a felé tömegárukat mozgató nemzetközi kereskedelmet nem ők tartják kézben. A XVI. század utolsó évtizedeiben Spanyolország már a holland kereskedelemre van utalva gabona- és fabehozatalban, holland és angol hajózásra gyapjú- és borkivitelben, posztbéhozatalban (*Heaton, Parry*).

Az a körülmény, hogy a portugál—spanyol expanzió nem gazdaságuk belső fejlődésének, ill. az új típusú nemzetközi kereskedelemben való aktív bekapcsolódásuknak a talajából nőtt ki, egyben azt is meghatározta, hogy az indiai fűszerkereskedelemből származó busás hasznok, az amerikai ezüstflották kincsei nem válhattak az Ibér-félsziget országai gazdasági növekedésének, tőkés irányú kibontakozásának tényezőivé, hanem elfecsérlődtek, ill. különböző utakon kifolytak az országból. Következésképpen a világtengeri kereskedelemben sem tudtak tényleges hegemoniát gyakorolni és tartósan élen maradni, még kevésbé a világgpiac urává válni. Jellemző, hogy a távolkeleti fűszerkereskedelem a „Cape-route” feltárása ellenére rövidesen felújította hagyományos útvonalait is, s a velenceiek a XVI. század végéig még versenyben voltak a közvetlen tengeri utat használó vetélytársaikkal (*Lane, Braudel*), — úgyhogy nem a portugálok, hanem csak a hollandok (s nyomukban az angolok) kelet-indiai előretörése döntötte meg utóbb Velence levantei fűszerkereskedelmét.

A gyarmatok kifosztásából, a világtengeri fűszer- és nemesfémkereskedelemből származó tőkefelhalmozás csak ott válhatott a gazdasági növekedés emeltyűjévé, a tőkés átalakulás előrelendítőjévé, ahol becsatornázódott az árutermelés és munkamegosztás fejlődésén alapuló modern típusú nemzetközi kereskedelem által létrehozott tőkefelhalmozásba, és annak kibővítését, megsokszorozódását szolgálta.

5.

Éppen itt rejlik a fő különbség egyfelől a portugál spanyol, másfelől a holland tengeri terjeszkedés-világkereskedelmi hegemonia között.

A hollandok a XV. század második felétől egészen a XVI. század végéig lényegében csak az atlanti partmenti kereskedelemben vesznek részt, a Baltikumtól le egészen Gibraltárig; ezt koronázza meg a XVI. század vége felé behatolásuk a Földközi-tenger medencéjébe. Ebben a kereskedelemben — egyre inkább előtörve a Hanzával és Velencével szemben — gyakorlódnak be, gyarapodnak fel, válnak naggyá: halmoznak fel tekintélyes kereskedelmi tőkét, egyben igen sok szakismeretet, jártasságot mind hajóépítésben-hajózási technikában, mind a „*carrying trade*” minden mesterségbeli fogásában.

A holland hajósok túlnyomórészt nem Észak-Németalföld termékeit szállították, hanem más vidékek, országok áruit közvetítették. Ámde ez a közvetítő kereskedelem döntő részben *modern típusú nemzetközi kereskedelem* volt, s az európai forgalom *fő útvonalává* vált atlanti partmenti hajózásban való növekvő arányú részvételt jelentette: egyfelől a Baltikumhoz kapcsolódó kelet-európai területek gabonájának, fájának és egyéb őstermékeinek, másfelől az atlanti parton fekvő nyugat-európai iparvidékek posztójának és egyéb árucikkeinek, végül a Mediterráneum mezőgazdasági és nyersterményeinek (gyapjú, bor, olaj stb.) közvetítését.

Csak *erről*, a modern típusú európai kereskedelemről, és *e mellett* tértek át a hollandok a Földközi tenger medencéjébe való behatolásukkal csaknem egyidőben — a *világtengeri terjeszkedésre*: egyrészt a transz-atlanti, másrészt az indiai óceáni kereskedelemre.

A XVI. század végén — a XVII. század elején törtek be a spanyol *nyugat-indiai* vizekre és a portugál —amerikai partokra. *Benyomulásukat* rablás, hódítás, egyben ellenállhatatlan *kereskedelmi fölény* jelezte, ami a spanyol gyarmatok és Sevilla közötti forgalom rohamos hanyatlásához vezetett már a XVII. század második negyedében (*Chaunu, Sluiter*). *Iparcikkeket, főleg posztót, vasárut kezdtek szállítani* Nyugat-Európából ide is, s — *többek között* — a *gyarmati mezőgazdaság sajátos termékeivel tértek vissza*: a brazíliai telepeken, majd az Antillákon kifejlődő ültetvényes gazdaság eleinte luxuscikk jellegű, de az európai fogyasztásban gyorsan terjedő termékével, a cukorral, valamint dohánnyal és egyéb gyarmatárukkal. Jelentős részesedésre tettek szert a cukornádültetvények felé irányuló nyugat-afrikai rabszolgakereskedelemben, valamint a perui ezüst és brazíliai arany Európába vitelében is. — *A hollandok transz-atlanti tevékenységében megjelentek* tehát már a modern típusú nemzetközi kereskedelem mozzanatai, de a század derekáiig még nem ezek voltak jellemzőek a nyugat-európai gazdaság és az amerikai gyarmatok kapcsolataira.

Az amerikai vizekre való benyomulással csaknem egyidejűleg hajtják végre „látványos betörésüket” az *Indiai-óceánra*, hogy a portugálok fűszerkereskedelmét hamarosan megdöntsék, s kiépítve batáviai bázisukat, két-három évtized alatt *ellenőrzést szerezzenek Indonézia fő fűszertermő szigetei felett*. Szakítva a portugálok gyakorlatával, eloldaloztak India mellett, és közvetlen kapcsolatokat létesítettek a fűszerforrásokkal; másrészt *hasznos teherrel tették meg az utat „kifelé”* is, amennyiben már — nemesfémek és pénz mellett — európai termékeket is szállítottak Kelet-Indiába (*Glammann*). Ennek azonban mint ipari kivitelnek még alig volt jelentősége — jóval kisebb a spanyol-amerikai gyarmatok felé irányuló exportnál —, hanem csupán a behozatal gyarmati módszereinek alátámasztására, kiegészítésére szolgált.

A hollandok behatolása az Indiai-óceánra *egyszerre mért csapást a portugál és a levantei (velencei) fűszerkereskedelemre*. A hollandok ugyanis az óceán déli részén hajóztak — eltérően a portugáloktól, akik északon haladtak. Az *óceáni útvonal ez áthelyeződése* folytán a Perzsa-öböl és a Vörös-tenger *kirekedt* a nemzetközi forgalomból; ez szükségképpen visszahatott a mediterrán fűszerkereskedelemre, amely nagyrészt éppen ezen az úton kapta utánpótlását. A keleti fűszerek távolsági forgalmának középkori monopolistái, a velenceiek ugyan még sokáig kereskedtek a Levante, az Égei-tenger és az Adria között, de felhalmozott tőkájük és tengeri erejük egyre inkább felmorzsolódott. A modern típusú nemzetközi kereskedelem előretörése folytán beállt útvonal-

eltolódás és a régi típusú fűszerkereskedelem új (sőt legújabb) útvonalának kialakulása és birtoklása a hollandok által – mindezek együttes hatása vezetett oda, hogy az Adriai-tenger lassacskán „álmos holtvíz” lett a XVII. század második felére (*Parry*).

Mint látható, a holland világkereskedelmi hegemonia kibontakozása jóval szervezettebb, megalapozottabb, mint volt a spanyoloké – portugáloké. Nem véletlen tehát, hogy míg Spanyolországban, Portugáliában a világtengeri expanzió nem kapcsolódott össze a feudális gazdaság és a középkori társadalom tőkés irányú átalakulásával, sőt végső soron éppen annak megmerevedéséhez – egy, több vonatkozásban a kelet-európai kései feudalizmushoz hasonló, hosszan elhúzódó történelmi korszak beiktatódásához – vezetett, addig Németalföld gazdasági fejlődése, európai kereskedelmi terjeszkedése a XVI. század folyamán megérlelte a polgári forradalom funkcióját betöltő szabadságharc feltételeit; a feudális rend és idegen uralom nyügeből kibontakozó Hollandia pedig a forradalom utáni időszakban „a XVII. század tőkés mintanemzetévé” (*Marx*) válik, s továbbfejleszti nemzetközi kereskedelmi tevékenységét mind európai viszonylatban, mind óceáni relációkban.

A XVII. század java része a holland világkereskedelmi hegemonia korszaka; a nemzetközi forgalom központja már a XVI. század utolsó éveitől fogva Antwerpenből Amsterdamba tevődött át.

Amsterdam mindenekelőtt a fő gabonapiac Nyugat-Európa számára: a tőzsdéjén jegyzett gabonaárak befolyásolják az árszínvonalat Gdańskban, Hamburgban és Londonban éppúgy, mint Lisszabonban, Madridban, sőt Velencében is. Amsterdam felé irányult a baltikumi gabonaszállítmányok zöme: a balti országokból behozott gabona fedezte Észak-Németalföld fogyasztásának túlnyomó részét, nemcsak a városi lakosság körében, hanem a parasztság jelentős hányadánál is. Amsterdamból haladtak tovább a gabonahajók az Ibérfélszigetre (1595-ben és 1598-ban a spanyol – portugál kikötőkben egyenként 400–500 holland hajót foglaltak le), ill. a Földközi-tenger medencéjébe (1593-ban a Livornóban kikötő gabonahajók zöme Amsterdamban rakta be áruját). Holland ügynökök jótermésű években Gdańskban s más balti kikötőkben olcsó áron nagy gabonátömegeket vásároltak fel; ezeket Amsterdamban halmozták fel – ahol egy 1603 évi adat szerint mindig vagy 700 000 quarter kenyérgabona volt tárolva a rendszeres évi kivitelre szánt mennyiségen kívül –, hogy rossz termés esetén magas áron exportálják az említett területek mellett Franciaországba és Angliába is (*Slicher van Bath, Malowist, Braudel*).

Hasonlóan kiemelkedő szerepet vittek a hollandok az ugyancsak baltikumi kiindulású fa- (hajófa-, építőfa-), valamint a halkereskedelemben; egyben a halászatnak sóval, hordóval, élelmiszerekkel való ellátásában, új halászterületek feltárásában és új halászati-megmunkálási módszerek kifejlesztésében, a végtermék piacravitelében az egész nyugat-európai partvonal mentén. A Baltikumhoz kapcsolódó kelet-európai területek gabonájának és az Északi-tengeri halászat termékeinek közvetítése a holland kereskedelmi fölény egyik alapját képezte.

A másik: a nyugat-európai posztó és egyéb iparcikkek forgalmazása. Az önálló észak-németalföldi posztóipar (Amsterdam, Leyden) fejlődésével; a XVII. század folyamán a holland ellenőrzés még inkább megerősödött a nemzetközi textilkereskedelemben. A kibontakozó holland – angol rivalizálás ellenére Németalföld posztóexportjának úgyszólván egészét holland kereskedők viszik piacra; Anglia növekedő posztó kivitelét pedig – amelyet az északi-balti-

tengeri térségben eddig nagyrészt a Hanza tartott kezében — most immár angol és holland kereskedők bonyolítják le, de az utóbbiak nagyobb részesedéssel. Fontos szerep jut itt a holland—angol kapcsolatokra átváltó Hamburgnak is, amely egyik kapujává válik az angol posztó Közép-Kelet-Európa felé való áramlásának (*Baasch, Lipson*).

A hollandok régi vetélytársai, a Hanza-kereskedők a XVI. század végéig még olyan erőt képviseltek, amellyel számolni kellett a balti—északi-tengeri, sőt az ibériai és mediterrán kereskedelemben is; de elvesző csatát vívtak a hollandokkal szemben, akik kereskedelmi rugalmasságot, szakértelmet, olcsó szállítási díjtételeket agresszivitással és növekvő tengeri haderővel egyesítettek. S amikor a harmincéves háború súlyos csapást mért Németország gazdasági életére, a hollandok maradtak az atlanti partmenti kereskedelem vitathatatlan főúri urai.

Velence fentebb jelzett visszaszorulásával nagyjában egy időre tehát. — a XVI. századi átmenet után — beteljesedik a Hanza hanyatlása is; a XVII. század közepére-második felére bekövetkezik a középkori nemzetközi kereskedelem egész rendszerének átalakulása: áruösszetételének, útvonalainak és közvetítőinek megváltozása. A képet teljessé teszi az Észak-Itália és Dél-Németország közötti szárazföldi útnak a lehanyatlása, amelyen a XV—XVI. században még virágzó transzalpin kereskedelem bonyolódott le, s a Rajna mentén továbbfolytatódott Németalföld felé. A dél-német kereskedők ezen az úton flandriai posztót és német iparcikkeket (barchetet, vásznat, fémárut, norimbergi árukat) hoztak magukkal Itáliába, s keleti fűszerekkel meg mediterrán termékekkel tértek vissza (*Schulte, Brulez*).

Am a fűszerkereskedelem útvonalaiában és beszerzési forrásaiban beállott változások s általában a nemzetközi forgalom fő ütőerének áttevődése az atlanti partvidékre — a dél-német kereskedőket egyre kevésbé tette érdekeltté az itáliai kapcsolatokban, s egyre inkább a németalföldi piac felé orientálta, ahonnan mindennemű árut megkaphattak és ahol minden portékájukat elhelyezhették. Másrészt az a tény, hogy a holland hajózás behatolt a Mediterráneumba is, jórészt feleslegessé tette a szárazföldi kereskedelmi összeköttetést Németalföld és Itália között, ami eddig a dél-németeknek egyik fő tevékenységi területe volt. Így a transzalpin forgalom s vele a Németalföld és Itália közötti szárazföldi kereskedelem a XVII. századra nagy mértékben visszaesett — arra az időre, amikorra Hollandia világkereskedelmi hegemoniája, Amsterdam vezető szerepe teljesen kibontakozott.

Amsterdam lett immár a fő piaca nemcsak a balti gabonának, hanem a távolkeleti fűszereknek is — éppúgy, mint az amerikai gyarmatárunknak és nemesfémeknek (*van Dillen, Barbour*).

Szemléletesen mutatják mindezek a tények a holland felemelkedés gazdasági alapjait és forrásait. A holland kereskedelem éppen az európai gazdaság növekedésének fő irányába — a mezőgazdasági és ipari áruterelés fejlődésének, a széles régiókra terjedő munkamegosztás bontakozásának irányába — „állt be”: ennek lett haszonélvezője s egyben serkentője. Ebből a modern típusú interregionális kereskedelemből ágazott ki azután világtengeri terjeszkedése; ide csatornázódtak be azok a hatalmas tőkék is, amelyeket a távolkeleti fűszerkereskedelem megkaparintása és a transz-atlanti áruforgalomba való be-nyomulása hozott.

Ezzel a kereskedelmi tőke történetének fordulópontjához érkeztünk. Mert meg kell különböztetnünk azt a kereskedelmi tőkét, amely a középkori típusú

távolsági kereskedelemből halmozódik fel, s amely, esetleg mégoly jelentős mennyisége ellenére, végső soron csak külsőséges eleme, „díszítménye” vagy éppen parazitája marad az európai gazdaságnak — ilyen volt, alapjait tekintve, a velencei tőkefelhalmozás jellege, s lényegében ezt folytatta, új körülmények között, a portugál és spanyol gyarmatosító hatalom —, attól a kereskedelmi tőkéből, amely elsődlegesen a kibontakozó modern típusú európai kereskedelemből ered, majd a gyarmati forrásokból táplálkozó „eredeti tőkefelhalmozással” megsokszorozódva, az európai gazdaság átalakulásának feszítőerejévé válik.

Csak a kereskedelmi tőke e „modern” válfajának megjelenésével válik lehetővé, hogy általában a kereskedelmi tőke — a kölcsöntőkével együtt a tőke ősrégi, „özüvöz előtti formája” (Marx) — ipari tőkévé (termelő tőkévé) való átalakulásának folyamata meginduljon; hiszen éppen a modern típusú nemzetközi kereskedelem kibontakozása jelzi és ösztönzi azokat a — magában a termelésben végbemenő — folyamatokat: a mezőgazdasági és ipari áruterelés jelentős előrehaladását, a társadalmi munkamegosztás szélesedő fellépését, amelyek a pénztőke termelésbe való behatolásának a feltételeit megteremtik.

Ezt az újabb lépést a holland gazdaság akkoriban még csak kis részben tette meg; ennek megvalósítása a hollandok új, a modern típusú európai nemzetközi kereskedelmet és gyarmati expanziót ugyancsak egyesítő vetélytársaira: az angolokra várt.

6.

A nemzetközi kereskedelem átalakulásának jellegét, útvonalait és közvetítőit illetően mintegy két évszázad alatt lejátszódott változásoknak az előbbiekben nyújtott vázlatos áttekintése, úgy érezzük, feljogosít két megállapításra.

Az egyik: a tengerentúli gyarmatok a XV. század végétől a XVII. század közepéig terjedő időszakban még nem modern világszerte értelemben, még nem a munkamegosztással összefüggő modern típusú nemzetközi kereskedelem jellegével kapcsolódtak a nyugat-európai gazdasághoz; utóbbi kapcsolatoknak legfőképpen első kezdetei jelentkeztek, az amerikai gyarmatok viszonylatában.

A másik: a tárgyalt időszakban sokkal inkább Közép-Kelet-Európa országai kapcsolódtak „modern” módon, a kialakuló új típusú nemzetközi kereskedelem szálaival, a kibontakozó nemzetközi munkamegosztás és világszerte jellegével, az izmosodó nyugat-európai gazdasághoz, — mint közfogyasztást szolgáló élelmiszerek szállítói és mint közfogyasztást szolgáló iparcikkek felvevő piacai.

Az első megállapításhoz, az előadottak után, csak néhány megjegyzést kell fűznünk. Az új világtengeri útvonalakon a XVI. század folyamán, mint láttuk, túlnyomó részben — rabló módszerekkel s az újonnan feltárt lelőhelyek rabszolgamunkával történt kiaknázása útján szerzett — nemesfémek, illetőleg a középkori távolsági kereskedelem fő árucikkeit: borsot és egyéb fűszerfajtákat hoztak be a gyarmatokról Európába. Ezt a „hagyományos” áruösszetételű — ám megsokszorozódott mennyiségű — importot az Újvilág új növényfajtáinak s egyéb mezőgazdasági termékeinek (dohány, kakaó, festék- és gyógyszerfélék, bőrök stb.) behozatala jóideig még csak alárendelt jelleggel egészítette ki (Hamilton, Chaunu).

A nemesfémek és fűszerek mellett a harmadik nagy gyarmati kincs, a cukornád ugyan már a XVI. század első felében meghonosodott a spanyol- és

úgy, éppen 'kereskedelmi tőke'

K.K.-Európa

portugál-amerikai gyarmatokon, — de csak a század utolsó évtizedében kezdte meg nemzetközi kereskedelmi pályafutását: Brazília ültetvényeiről, amelyeket néger rabszolgákkal műveltettek. A XVII. század első felében brazíliai szállítmányok fedették az ekkoriban növekedésnek indult európai cukorfogyasztás túlnyomó részét. Ez idő tájt a spanyol-karibi térség telepein még jóval kevesebb cukrot termeltek; azok az angol és francia gyarmatok pedig, amelyek a XVII. század első évtizedeiben létesültek az Antillák szigetein, főleg dohány- (emellett gyapot- és indigó-) termesztéssel kezdték, nagyrészt kisüzemi farmergazdaságok keretei között. Ám a nyugat-indiai dohányynak hamarosan konkurrensé támadt Virginia, az első észak-amerikai „Tobacco Colony” termelésében, ami — tekintettel arra, hogy a dohány csak ekkoriban kezdett Európában szélesebb piaci keresletre találni — az 1630-as évek végén jelentős mértékű túlermelésre vezetett. Ezt a helyzetet használták ki a — brazíliai viszonyokat is jól ismerő — holland kereskedők az 1640-es évektől kezdve: „jöttek és meg-tanították cukornád-termesztésre” az Antillák angol és francia telepeit (*Rich, Masefield*).

S a XVII. század derekán néhány évtized alatt lejátszódott a fordulat: egyes szigetek telepesei egy generáció során dohánytermesztőből cukornád-ültetvényessé váltak, a dohány átadta a helyét a cukornak, a farmergazdaság a rabszolgatartó ültetvényes gazdálkodásnak: kialakultak az Antillák tipikus „cukorgyarmatai” (Jamaica, Barbados, Martinique stb.), amelyek megsokszorozták az Európa felé irányuló cukorkivitelt, — egyben rohamosan bővülő behozatali igényt támasztottak rabszolga-munkaerő, valamint posztó és egyéb iparcikkek iránt. Sőt a nyugat-indiai kisebb angol gyarmatokon haladt előre a cukormonokultúra specializáció először olyan fokig, hogy tekintélyes élelmiszer- (gabona-, hús-, hal-) import vált szükségessé: ezt részben Angliából, Írországból, részben az észak-amerikai brit gyarmatokról (*New England*, ill. „Bread Colonies”) fedezték. Ezek az észak-amerikai gyarmatok pedig — amelyeknek ez időben még nemigen volt saját kiviteli termékük a transz-atlanti forgalom számára — az Antillákkal való kereskedeleméből származó cukorbehozataluk egy részét maguk is tovább exportálták Európa felé — iparcikk-importjuk ellentételeként (*Newton, Clapham*).

Ezt, a XVII. század közepétől fogva kiterjedő, s egyben modern, munkamegosztásos jellegűt öltető kezdő transz-atlanti áruforgalmat Amerika és Európa, ill. Nyugat-Afrika között eleinte még főleg a holland kereskedők közvetítették. Utóbb, a cromwelli diszkriminációs törvényektől is támogatva — amelyek hatásosabb eszköznek bizonyultak a hollandokkal szemben az amerikai, mint az európai vizeken —, saját gyarmataikat illetően nagyrészt az angolok vették kezükbe. Nyugat-indiai telepeik a XVII. század végén már nagyfontosságú szerepet tölthettek be nemzetközi kereskedelmükben: Anglia egész behozatalában is, kivételében is nagyobb arányban részesedtek, mint összes többi gyarmatai (*Williams*). S az angol kereskedelmi flotta volumenének hatalmas felfutása az angol polgári forradalmat követő periódusban — az európai (atlanti) partmenti hajózás mellett — főleg az amerikai gyarmatokkal való kereskedelemre koncentrált. Egészében véve az Észak- és Dél-Amerikával folytatott kereskedelem — éppen, mert modern mozzanatai kerültek előtérbe — olyan rohamosan terjeszkedett ki ez idő tájt, hogy az angol és francia hajózás tekintélyes növekedésére kerülhetett sor a holland hajózás abszolút mértékű visszaesése nélkül. Mindez azonban, hangsúlyozzuk, már a XVII. század közepe-t követő időszak fejleménye.

XVII. század dereka

Ha az amerikai gyarmatok viszonylatában a nemzetközi forgalmi kapcsolatok „modern irányú” fordulata csak a XVII. század közepétől fogva bontakozott ki, akkor a távol-keleti gyarmatok relációjában hasonló irányú változás még ekkortájt sem indult meg. Itt részben továbbra is a gyarmatosítás első időszakának módszerei érvényesültek, részben az amerikai relációtól eltérő jellegű változások következtek be.

Ami a Kelet-Indiából származó behozatalt illeti, ennek fő tárgyát, miként a portugálok idején, úgy a holland rezsim első félszázada alatt is a hagyományos fűszerfajták képezték. Az új gyarmati terményfélék közül csak a XVIII. század elejétől kezdve jelent meg Jáva ültetvényeinek árujaként a kávé, és csak a XVIII. század közepére ért el, a teával együtt, jelentős részesedést a Holland Kelet-Indiai Társaság behozatalában (*Glamann*).

A távol-keleti gyarmatokra irányuló exportnak pedig iparcikk-piaci szempontból továbbra is alig volt jelentősége. A hollandok kelet-indiai áru kivitele — főleg fegyverek, fémek, vászon, norimbergi áruk — szintén eltörpült a kivitt nemesfém és vertpénz mennyisége mellett, amellyel import-árúkat, persze busás hasznot biztosító áron, megvásárolták. Mi több: a XVII. században az Angol Kelet-Indiai Társaság is túlnyomórészt nemesfémeket exportált, fűszer- és festékbehozatalának ellentételeként.⁷

Szemléletesen mutatkozik meg az amerikai relációtól való eltérés a modern típusú nemzetközi kereskedelem akkori legfőbb iparcikkével: a textilárúkkal kapcsolatban. Míg az amerikai gyarmatok felé a XVII. század második felében s a XVIII. század folyamán egyre inkább megnőtt a nyugat-európai textíliák, főleg az angol postó kivitele — az angol gyapjúárúk exportja a XVII. században megháromszorozódott, a XVIII. században ismét megkétszereződött, s ebben már az amerikai gyarmatok számottevően részesedtek —, addig a Távol-Keletre ezidőben még szinte egyáltalán nem törtek be az európai textilipar termékei. Sőt, jó ideig éppen ellenkező irányú árumozgásnak vagyunk még tanúi. Már a portugáloknál megfigyelhettük, hogy indiai gyapotszöveteket közvetítettek, fűszerszállítmányaik ellenében, az indonéziai szigetekre. Ez a gyakorlat azután, amikor a hollandok és az angolok léptek a portugálok örökébe, úgy bővült ki, hogy most már Nyugat-Európába is növekvő mennyiségben importáltak különféle textilárúkat, főleg nyomott indiai gyapotszöveteket (*calicoes*).⁸ Az indiai gyapotárúk olesóságukkal és tetszetős színeikkel-mintáikkal csakhamar széles piacot hódítottak maguknak, főleg a kevésbé tehetős rétegeknél, Angliában, Franciaországban s másutt is, — mindazoknak a behozatali tilalmaknak és egyéb gátló rendelkezéseknek ellenére, amelyeket éppen a gyapjúipar érdekében bocsátottak ki. Közben pedig a gyapotfeldolgozás Angliában is meghonosodott, hogy azután a XVIII. század 70-es éveitől kezdve, most már gépek alkalmazásával, hatalmas lendületet vegyen, néhány évtized leforgása

⁷ Az Angol Kelet-Indiai Társaság exportjának több mint $\frac{3}{4}$ részét nemesfémek tette ki, és alig $\frac{1}{4}$ -ét árukivitel még a XVIII. század elején is; a Holland Kelet-Indiai Társaság kifelé menő szállítmányaiban pedig az áru-hányad még alacsonyabb volt (*Lipson, Glamann*).

⁸ A holland behozatalon belül a textilárúk részesedése a XVII. század második felében 36%-ra (1668—70), majd közel 55%-ra (1698—1700) ugrott — a század első felének 14—16%-ával szemben. Az Angol Kelet-Indiai Társaság behozataláról (pontosabban: a behozatal Angliában fogyasztásra került részéről) 1621-ben úgy vélekedtek, hogy az hozzávetőleg egyenlő ($\frac{1}{3}$ -os) arányban oszlott meg bors, egyéb fűszerek és indigó között. 1677-ben viszont a bors és a festékanyagok részesedését már csupán mintegy 10%-ra, a gyapotszövetekét viszont 66%-ra becsülték (*Glamann, Lipson*).

alatt elsöpörje a fonó- és szövőipart Indiában, s a távol-keleti gyarmatokat az angol textilgyártás hatalmas fogyasztópiacává változtassa (*Wadsworth, Sandberg*).

Mindez azonban már az *ipari forradalom* korszakának fejleménye. Távol-Kelet viszonylatában tehát az amerikai gyarmatokhoz képest száz-százötven évvel később indult csak meg a nemzetközi kereskedelem világpiacon jellegű átfarmálódása.

7.

A modern világgazdaság kialakulásának első időszakában még nem a tengerentúli gyarmatok, hanem éppen Közép-Kelet-Európa országai kapcsolódtak modern világpiacon értelemben, a bontakozó új típusú nemzetközi kereskedelem szálaival a nyugat-európai gazdasághoz: tömegfogyasztást szolgáló élelmiszerek exportjával és tömegfogyasztást szolgáló iparcikkek behozatalával. Így hangzott fentebbi második megállapításunk, amelyet most hadd szemléltessünk Lengyelország és Magyarország példáján valamelyest közelebbről.

(Lengyelország és Litvánia) három fontos tömegáru exportjával töltött be jelentős szerepet a XVI. századi Nyugat-Európa ellátásában: gabona- (rozs-), marha- (ökor-) és prémkivitelével. Eltekintve most egyéb exporttermékeiktől (fa, hamuzsír, kender stb.), főként az említett cikkek képviselték akkoriban Lengyelországot a kibontakozó új típusú nemzetközi kereskedelem európai rendszerében. Ez a három árufajta a XVI. század közepén az ország nyugatra irányuló kivitelének csaknem 90%-át adta. Míg a marha- és prém-export szárazföldi úton folyt, a gabonakivitel a tengeren, túlnyomórészt Gdańskon keresztül bonyolódott le. Lengyelország tengeri kivitelén belül a gabona — az 1565—85 évek átlagában — 66%-kal részesedett (*Rybarski, Samsonowicz, Maczak*).

(Magyarország nyugati irányú kivitelét illetően még egyszerűbb a képlet: hazánk a XVI. század közepén, eltekintve a *nyerszétől*, nyugat felé lényegében csak egy fontos kiviteli tömegáruval rendelkezett (amely egyébként azonos volt Lengyelország egyik exportcikkével): *marhát* (ökröt) exportált jelentős mennyiségben. Ez az egy árufajta azonban, a Magyarország nyugat felé irányuló külkereskedelmének (a rézkivitel nélkül) közel 5/6-át magukban foglaló 1542 évi harmincadnaplók szerint, az ezekben regisztrált kivitelnek szintén majdnem 90%-át nyújtotta (*Ember*).⁹

Nagyon hasonló a kép akkor is, ha a *behozatalra* tekintünk. Lengyelország egész nyugatról való behozatalában a XVI. század közepén a *posztó* 60%-kal volt képviselve, tengeri úton lebonyolított importjában pedig, az 1565—85 évek átlagában, 48%-kal. Magyarország nyugatról való behozatalában (az említett megszorítással) 1542-ben a *kötött-szövött* áruk 68%-kal, ezen belül a *posztó* 40%-kal, a vászon 12%-kal, ruhaneműek 15%-kal szerepeltek.¹⁰

Hogyan alakult ilyen körülmények között Lengyelország és Magyarország *kereskedelmi mérlege* a XVI. század közepén Nyugat-Európa viszonylatában?

⁹ Az egész élőállat-export több mint 93%-ot, ezen belül a marhakivitel 87—88%-ot tett ki. A bor és a bőrök mintegy 2—2%-kal részesedtek. Gabonaelexportnak szinte egyáltalán nincs nyoma.

¹⁰ Fontosabb behozatali tételek még a vas- és fémárak, valamint a norimbergi és szatócásárak mintegy 10—10%-kal. A bors-behozatal 3,5%-ot tett ki.

Lengyelországot illetően a tengeri úton közvetített külkereskedelemre vonatkozó, csaknem egy évszázadot felölelő becses vizsgálódások eredményei állnak rendelkezésünkre (*Mączak*). Ha az ezekből adódó fő arányok a szárazföldi útvonalakon folyt forgalom tekintetbe vételével bizonyára módosulnak is, — annyi kétségtelen, hogy a balti kikötőkön, főleg Gdańskon át, bonyolódott le a nyugati irányú lengyel külkereskedelem igen jelentős hányada; így a balti-tengeri forgalom a kereskedelmi mérleget Nyugat-Európa viszonylatában alapvetően meghatározta.¹¹

A XVI. század folyamán a balti kikötők exportjának összértéke jóval nagyobb volt, mint nyugatról származó importja: a nagyarányú gabonakivitelt lényegileg folyamatosan biztosította az *aktív* kereskedelmi mérleget. Az 1565—85 évek átlagában a lengyel tengeri kivitel mintegy 1 158 000 tallért tett ki, a behozatal viszont 400 000 tallért, vagyis az exportnak csak 34%-át; így a kiviteli többlet — a behozatali és kiviteli kikötők árkülönbözetét leszámítva — 52%-ra rugott.

Magyarországra vonatkozóan az 1542 évi harmincadnaplók statisztikai feldolgozására támaszkodhatunk (*Ember*). Eszerint a — fentebbi korlátozószokkal értelmezett — nyugati áruforgalmon belül az export mintegy 323 000, a behozatal 141 000 aranyforintra ment; vagyis a kivitelnek csak 43—44%-át tette ki: a kereskedelmi mérleg nyugat felé ugyancsak erősen *aktív* volt.¹²

Hogyan állott elő a XVI. század közepére-második felére a nyugati irányú lengyel, ill. magyar külkereskedelmi forgalomnak az a képe, amelyet a fenti számadatok világítanak meg; hogyan viszonylik ez a helyzet az *egy évszázaddal korábbi* állapothoz?

Lengyelország XV. századi kivitelére és behozatalára vonatkozóan mennyiségi arányokat is jelző kutatási eredmények nem ismeretesek előttünk. Az utóbbi egy-két évtized lengyel és szovjet kutatásaiból azonban kiderül, hogy a lengyel gabonakivitel Nyugat-Európa, kivált Németalföld felé már a német lovagrend ellen a század derekán vívott ún. tizenháromeves háború előtt is bizonyos szerepet játszott, főként rossz termésű, inséges esztendőkből (*Lesznyikov*). Amikor viszont Lengyelország e háború eredményeképpen ismét kijáratot nyert a Visztula torkolatához, ezt követően immár a Visztula valamennyi mellékfolyóján szállítottak, és pedig egyre növekvő mennyiségben, gabonát (és fát) Gdańsk felé. Másrészt tudomásunk van arról, hogy ugyancsak a XV. század folyamán változás következett be a lengyelországi behozatal

¹¹ A balti kikötők közül Gdańsk (Danzig) volt messze a legjelentősebb: a lengyel tengeri kivitel csaknem 80%-a innen indult; a többi Elbląg (Elbing), Szczecin (Stettin), Ryga (Riga) és Królewiec (Königsberg) kikötőiből (*Rybarski, Dorosenko, Jeannin*).

¹² Lengyel és cseh kutatók felteszik a kérdést: Lengyelország balti-tengeri kereskedelmi mérlegének jelentős kiviteli többlete milyen módon nyert kiegyenlítést? A válaszok egyrészt abban találják meg, hogy Lengyelország, más balti-tengeri területekkel együtt, nyugatról pénzeszközöket vont magához: a holland kereskedők gyakran ballaszttal hajóikon érkeztek Danzigba, s készpénzért vásároltak gabonát. Másrészt arra utalnak, hogy a Nyugat-Európából kelet felé irányuló szárazföldi kereskedelemnek (főleg Leipzigen keresztül) volt egy olyan szála, amely kölcsönhatásban állt a baltikumai tengeri kereskedelemmel. Ez a szárazföldi forgalom, amely főleg távolkeleti fűszereket, valamint ipari luxuscikkeket közvetített kelet felé, a tengeri kereskedelem nyugati szempontból fennálló passzívumának egy részét kiegyenlítette (*Bogucka, Hroch*). — A magyar kutatás a kérdéssel még nem nézett szembe, — ehelyett, az 1542 évi harmincadnaplók statisztikai feldolgozásából kibontakozó képpel szemben, a magyar külkereskedelemnek a dél-német tőkétől való függőségét hangsúlyozta.

struktúrájában is: levantei cikkek és finomposztó mellett mind nagyobb tételekben importáltak olcsóbb, közepes minőségű szöveteket, — a bontakozóban levő flandriai „*nouvelle draperie*” termékeit, valamint csehországi és sziléziai posztófajtákat (*Hoszowski, Matowist*).

E tekintetben megint bizonyos hasonlóságot figyelhetünk meg *Magyarországgal*. A pozsonyi harmincadnaplók tanúsága szerint — és a határszéli Pozsony város bérletében levő harmincadhelyek nyugati áruforgalmunk tekintélyes hányadát ellenőrizték — Magyarország külkereskedelme ugyancsak a XV. század folyamán, s éppen a század derekán lendült fel ugrásszerűen: 1440 és 1457 között mintegy ötszörösére emelkedett. Az utóbbi időpontból származó pozsonyi harmincadnaplók a nyugatról jövő iparcikkeknek, elsősorban textiliáknak már jelentős importjáról tudósítanak: a pozsonyi harmincadhivatalon át az 1457—58 pénzügyi évben több mint 15 000 vég nyugat-európai, valamint sziléziai, cseh-morvaországi finom és olcsóbb minőségű posztó és mintegy 10 000 vég selyem, barchet és vászon került Magyarországra — textiláruk összesen több mint 117 ezer forint értékben (ami a Pozsony bérletében levő harmincadhelyeken keresztülhaladt egész importnak csaknem 79%-át tette ki).

Az említett 1457—58 évi pozsonyi harmincadnaplók alapján nyert adatokból kiindulva — ezeknek történeti statisztikai feldolgozása már a század eleje óta rendelkezésre áll (*Kováts*) — s egyéb források (köztük az ország egész harmincadbavételére vonatkozó egykorú becslések és harmincadbérleti szerződések) bevonásával, a magyar gazdaságtörténeti irodalom a következő képet alakította ki hazánk nyugat felé irányuló külkereskedelméről a XV. század derekán:

A behozatal messzi túlsúlyban levő tételét, mintegy 70—75%-át — nyugat-európai, valamint sziléziai, cseh-morvaországi — textiláruk importja, az export fő tételét, 55—60%-át pedig élőállat, zömében — magyarországi tenyésztésű, valamint keletebből felhajtott — marha kivitele alkotta.¹³

A nyugattal folytatott egész külkereskedelmi forgalomnak mintegy 2/3-a jutott a behozatalra és csak 1/3-a a kivitelre; az ekként adódó mintegy 50%-os *behozatali többlet* kiegyenlítéseként évente 200—300 ezer forint értékű arany- és ezüstpénz vándorolt külföldre (aminek az afrikai aranybehozatal megcsappanása és az amerikai arany megjelenése közti időszakban jelentős szerepe volt az európai kereskedelem aranypénz-szükségletének fedezésében).

Ha nyugati külkereskedelmünknek ezt a képét, amely a XV. század derekára vonatkozik, szembeállítjuk a mintegy évszázaddal későbbi helyzettel: azzal, ami az 1542 évi harmincadnaplóból tárult fentebb élénk, — egyéb, figyelemreméltó eltolódásoktól e helyütt eltekintve — főleg a kereskedelmi mérleg *nagyfokú passzivitásának eltűnése és tekintélyes aktívum megjelenése* ötlük szemünkbe. Fel kell tennünk tehát a kérdést: miként lehetséges, hogy Magyarország nyugati irányú külkereskedelmének egyenlege ilyen lényeges változáson ment keresztül a *XV. század közepétől a XVI. század közepéig*? Fel kell tennünk ezt a kérdést még akkor is, ha a XV. századi passzivitás fokát talán valamelyest el is túlozta eddigi szakirodalmunk, az 1542 évi harmincadnaplók feldol-

¹³Az importban (főleg dél-német eredetű) vas- és fémárúk, valamint fűszerek mintegy 10—10%-kal, ruhaneműek kb. 5%-kal, — a kivitelben a nyersrész 20—25%-kal, bőr és egyéb állati termékek kb. 10%-kal, a borexport pedig 5—6%-kal részesedett (*Paulinyi, Szűcs*).

gozásából nyert adatokkal szemben pedig bizonyos kifogások vehetők fel.¹⁴ Mindez ugyanis legfeljebb csökkentheti a változás mértékét, de a XV. század közepének és XVI. század közepének állapota között mutatkozó jelentős különbséget semmiképpen sem tüntetheti el.

A változás okát, jelen tudásunk szerint, aligha jelölhetjük meg másban, mint a *magyar marhakivitelnél éppen időközben* (a XV. század közepétől a XVI. század közepéig) *végbement magyaránnyú megnövekedésében*.¹⁵ Magyarországnak az új típusú nemzetközi kereskedelembe való kétoldalú bekapcsolódása, úgy látszik, nem egyidejűleg, hanem egymást követő hullámokban indult meg. Ha a nyugatról hazánk felé irányuló *textilimport* ugrásszerű emelkedése már a XV. század derekán beállott, akkor a Magyarországról nyugatra menő *marhaexport* nekilendülése a következő hullámot jelenthette a magyar külkereskedelem korabeli megélénkülésében. Az ország harmincadbevételeinek a XV. század második felében való további gyarapodása (amit az egykorú becslések mutatnak) eszerint nem annyira az iparcikk-import további emelkedésére vezethető vissza (amire egyesek következtetnek), hanem inkább a magyarországi (marhatenyésztés és) marhaexport nekilendülésére. Számos hazai és külföldi forrás egybehangzó tanúsága szerint ugyanis — régre visszanyúló előzmények után — éppen ezekben az évtizedekben kezdett nagy arányokban kibontakozni a magyarországi marhakivitel, amely a XV. század második felében — a XVI. század elején évente többtízszes tételeivel már kiemelkedő szerepet játszott főként Bécs és a dél-német városok húsellátásában.¹⁶

Ez a Magyarországról induló, ill. azon át vezető forgalmi út alkotta a Kelet-Európából Nyugat-Európa felé irányuló marhakereskedelem *egyik* fő útvonalát. A hazánktól keletre fekvő fontos tenyésztési területek — Havasalföld, Moldva — állatállományát ugyanis részben szintén Magyarországon keresztül szállították nyugatra. A marhát először erdélyi közvetítő piacokra

¹⁴ Főleg kétrétegbeli aggály merült fel: az 1542 évi harmincadnaplók nem terjednek ki Magyarország nyugat felé irányuló külkereskedelmének közel 5/6-ára (84%-ára) — mint ezt feldolgozójuk állította —, hanem ennél kevesebbre; egyes harmincadhelyeknél a behozatal vántételei nem azért hiányoznak, mert ott csakugyan nem szedtek behozatali vámat, hanem mert a forrás hiányos. — A magunk részéről megemlítjük, hogy 1542 (a Budavár török kézre kerülését követő esztendő) külkereskedelmi szempontból valószínűleg viszonylag gyenge év volt (tehát az össz-volumen más években magasabb lehetett), — ami azonban a behozatalt és kivitelt egyaránt érinthette. Viszont a harmincadnaplók tényleges (és szükségyszerű) hiányának tekintjük, hogy benne a rézkivitel szinte egyáltalán nem (csupán a kivitel 0,33%-ával) szerepel, — mégpedig azért, mert az akkoriban nem esett harmincadkötelezettség alá (*Probszt*). A rézexport figyelembe vétele azonban éppen a kereskedelmi mérleg aktivitását fokozza, — vagy mindenesetre ellensúlyozza a harmincadnaplókban esetlegesen kimaradt behozatali tételeket.

¹⁵Érre a növekedésre hívja fel figyelmünket már az a körülmény is, hogy az élőállat-export részesedése az összkivitelben ez idő alatt 55–60%-ról 93–94%-ra nőtt, — még akkor is, ha az utóbbi kiviteli hányad a rézexport figyelembe vétele nélkül állott elő. S itt túlnyomórészt tényleges mennyiségi növekedésről van szó s nem áremelkedésről, hiszen az „árforradalom”, s ezen belül a marhaárak emelkedése, Magyarországon is csak az 1550-es évektől kezdve bontakozott ki.

¹⁶A régebbi és újabb német gazdaságtörténeti irodalom (*Sachs, Abel*) számos tényt közöl a Magyarországról felhajtott marhacsordák megjelenéséről a dél-németországi piacokon a XV. század második felében és ezt követően, ennek fontos szerepéről különösen Nürnberg élelmézésében. A magyar szakirodalom még inkább bővelkedik az ilyen jellegű részadatokban. Nürnberg város tanácsa pl. 1518-ban a marhahús drágulását azzal magyarázta, hogy az előző évben állatvész volt Magyarországon, „amely Németországot nagyrésztben ellátja marhával”. Augsburg városa 1526-ban úgy vélekedett, hogy főleg magyarországi ökröt kell vásárolni, mert ennek húsa a legjobb (*Thalóczy, Takáts* stb.).

hajtották (Nagyszében, Brassó, Nagyvárad), majd pedig az Alföld nagy mezővárosai — Debrecen, Szeged — s nem utolsósorban Pest és Buda országos vásárait, amelyeken a hazai (alföldi) marhatenyésztők is tekintélyes árutételekkel jelentek meg. A továbbiakban a marhacsordák — mind a magyar Alföldön tenyésztettek, mind a keletebről származók — túlnyomórészt a nyugati országszél nagyvásárain (Szered, Sempte, Gálóc stb.) kerültek adásvételre; a kiviteli kereskedők innen hajtották az állatot Ausztria, valamint Morvaország (Bécs, ill. Auzpitz) felé;¹⁷ Bécsből pedig, többnyire már német kereskedők, Regensburg, Nürnberg, Augsburg irányába, sőt egészen a Rajna—Majna vidékéig. A kelet-nyugati marhakereskedelemnek ez első fő útvonala, tehát elsősorban a *dél-német* városok húsellátását szolgálta.

Az interregionális marhakereskedelem *másik* fő útja viszont az ukrán-moldvai sztyeppe és a podóliai hátság nagy tenyésztési területét kötötte össze a nyugati felvevőpiacokkal. Ezen az útvonalon, amely Lengyelországon haladt keresztül, Lvov, Lublin és Krakkó voltak a fő állomások, nagyforgalmú évi vásáraikkal (*Rybarski, Samsonowicz*). Krakkóból az út kétfelé ágazott: egyfelől Morva- és Csehországon, főleg Pilsenen át ugyancsak Regensburg és Nürnberg, másfelől Szilézián keresztül Leipzig, Buttstädt, Frankfurt am Main és Köln irányában. A hajtás fő vonala az utóbbi volt: a lengyelországi marhákivitel — amelynek volumenét a XVII. század első felében évi 40—60 000 darabra becsülik (*Horn*) — elsősorban a (Majnatól északra eső) *közép-németországi* városokat látta el hússal.¹⁸

Míg a dél- és közép-németországi körzetek a magyar és lengyel marhákivitel révén a kelet-európai térségből kapták húsellátásukat, másként állt a dolog a balti—északi-tengeri forgalmi centrum városaival. Utóbbiak élelmezését Dánia marhaexportja látta el, amely a XV—XVI. században ugyancsak mindjobban növekedett, s a harmincéves háború előtti időben évi 55—60 000 darabot ért el. Ennek az exportmennyiségnek mintegy 1/4 részét Hamburg, Lübeck és az Elbától északra eső más városok szívták fel; 3/4 részét viszont áthajtották az Elbán, és Köln, kiváltképpen pedig a nagy fogyasztási központ: *Amsterdam* élelmezésére fordították (*Wiese*). Az amsterdami piac maga mintegy 20—35 000 darab ökröt vett fel évente a XVI. század végén—a XVII. század első felében, — figyelembe véve belső fogyasztásán kívül a hajósok élelmezését is. (Csupán a Kelet-India-járók számára évente vagy 2000 ökröt vágtak, ami sózott húsként került a hajók fedélzetére.) *Németalföld tehát, amely a lengyelországi gabona egyik fő fogyasztója volt, hússzükségletét nem Lengyelországból vagy Magyarországról, hanem Dániából felezte.*

8.

Lengyelország és Magyarország vonatkozásában viszont azt a kérdést kell még feltennünk: hogyan alakultak nyugati irányú külkereskedelmi kapcsó-

¹⁷ A nyugati és északnyugati irány mellett a magyar marhákivitel harmadik útvonala délnyugat felé vezetett: a Dunántúlon keresztül Velence felé.

¹⁸ Itt teszünk említést a Kelet-Európából Nyugat-Európába irányuló östernékek-forgalom *harmadik* fontos szárazföldi útjáról, amelyen azonban főleg nem marhákivitel, hanem prémexport folyt. Ez az útvonal az orosz—litván erdőövezet prémféléseit a Mogilev—Vilna—Varsó—Gniezno—Poznań vonalon juttatta el főként ugyancsak Leipzig felé. De Lublin forgalmas vásáraitól jelentős marhaexport is indult a Poznań—Leipzig úton nyugat felé (*Topolski, Grycz*).

lataik a továbbiakban, azaz mintegy a XVI. század közepétől a XVII. század közepéig terjedő időszakban?

Lengyelországot illetően itt is a tengeri úton folyt áruforgalomra vonatkozó értékes kutatások eredményeire támaszkodhatunk elsősorban (*Maczak*). A lengyel gabonakivitel — tallérban, folyó árakon számolva — az 1565—85 évek átlagához képest az 1625—46 évek átlagában több mint kétszeresére nőtt, és Lengyelország egész tengeri exportjának 66%-áról 80%-ára emelkedett. Ugyanez idő alatt a posztóbehozatal — ugyanígy számolva — mintegy 3,5-szeresére növekedett, és az ország tengeri importjának 52%-át érte el.

Itt nemcsak az a tény érdemel figyelmet, hogy a *posztóbehozatal jóval nagyobb arányban növekedett, mint a gabonakivitel*, hanem kivált az a körülmény, hogy a folyó árakon számolt import-, ill. export-emelkedés az árumennyiségek nagyon is eltérő alakulását takarta. Míg ugyanis a gabonakivitel 1565—85 és 1625—46 között bekövetkezett több mint kétszeres értékemelkedése mögött a fő export-termény, a rozs esetében, az egész időszakot tekintve, 10%-ot nem sokkal meghaladó mennyiségi növekedés, viszont 50%-ot is felülmúló áremelkedés állt — az „árforradalom” hatásaként, ami elsősorban az élelmiszereket érintette —, addig a posztóbehozatal 3,5-szeres értéknövekedése, az egész időszakot tekintve, szinte ugyanakkora mennyiségi növekedést jelentett.¹⁹

Ilyen körülmények között Lengyelország tengeri kereskedelmének mérlege ugyan egészen a XVII. század közepéig, egyes éveket leszámítva, *aktív maradt, de süllyedő tendenciával*: a kiviteli többlet az 1565—85 évek 52%-os átlagához képest az 1625—46 években 9%-ra esett. A XVII. század második felében azután a mérleg passzivitásba fordult; az árforradalom megszűntével ugyanis a gabonaárak már nem nyújtottak kárpótlást a mennyiségért, s így a stagnáló, majd *csökkenő gabonakivitel* már nem ellensúlyozhatta a nagyarányú posztó- (és gyarmatáru-) behozatalt.²⁰

A lengyel gabonaexport e kedvezőtlen alakulása a XVII. század derekán — második felében nem annyira a piac, mint inkább a termelés oldaláról lel magyarázatot. Már az 1630—40-es években nem egyszer előfordult, hogy a Gdańskból kifutó holland hajóknak ballaszt maradt a fedélzetén: a gdański piac gabonakínálata nem volt elegendő a nyugat-európai kereslethez képest (*Bogucka*). Az export csökkenése mögött főképpen a terméshozamok csökkenése állt, ami

¹⁹ A lengyel gabonakivitel alakulásával kapcsolatban a következőket kell még figyelembe venni: 1. Az 1565—85 évek adatai már maguk is az „árforradalom” kibontakozását tükrözik. — 2. Az 1565—85 évek és az 1625—46 évek átlagainak egybevetése, természetesen, nem juttatja kifejezésre a XVII. század első évtizedeiben (különösen 1608, 1618—21) észlelhető jelentős növekedést, amihez képest az 1620—30-as évek az árak tekintetében magasabb, de mennyiségileg alacsonyabb átlagot adnak (és persze nem mutatja meg a gabonakivitel évszázados tetőzését 1649-ben). — 3. A rozskivitel alakulása nem haladt párhuzamosan a gabonakivitel alakulásával, főleg azért nem, mert a XVII. század első felében (különösen 1618—21, 1639—44, 1646—49) megemelkedett a búza részesedése az egész gabonaexporton belül. — 4. Lengyelország tengeri gabonakivitelének termelési bázisát illetően jelentős változás következett be 1570 és 1620 között. 1570 körül a gabonaexport zömében a Varsótól északra eső országrészekre, mindenképp előttről a „Királyi Poroszországra” támaszkodott. Az 1620-as évekre megnövekedett a Varsótól délre eső területek, főleg Kis-Lengyelország szerepe, amely időközben az országos átlag többszörösével vette ki részét az export emelkedéséből (*Baasch, Wyczanski, Faber*).

²⁰ 1600—1649 között a Szund-szoroson át nyugat felé szállított gabona átlagos évi mennyisége 68 500 last, 1650—1699 között 55 800 last, 1700—1749 között 31 800 last volt (*Faber*).

a robotmunkát végletekig kiaknázó, a *jobbágygazdaságokat elnyomórító folwark-rendszer kiépülésére* vezethető vissza.²¹

Magyarország nyugati külkereskedelmének alakulására vonatkozóan a XVI. század közepétől a XVII. század közepéig terjedő időszakban, sajnos, nem állnak rendelkezésre a lengyel tengeri kereskedelem számsoraihoz vagy akár az 1457—58 évi, ill. 1542 évi magyar harmincadnaplók statisztikai feldolgozásához fogható kutatási eredmények. Itt csupán — bár nem kis számú — részadatokra támaszkodhatunk, amelyek alapján megkísérelhetjük a fejlődés főbb tendenciáinak felvázolását.

Annyi bizonyos, hogy a *béhozatalon* belül az iparcikk-, kiváltképpen a *posztó-importhoz* az a domináló szerepe, amelyet már a XV., majd a XVI. század közepén észlelhettünk, a következő évszázad folyamán sem csökkent, hanem inkább erőteljesebben kidomborodott. Az ún. királyi Magyarország városai kereskedőinek többsége főleg külföldi iparcikkek: textíliák, emellett vasárúk importjával foglalkozott. Jellemző példa, hogy négy felsőmagyarországi város (Kassa, Lőcse, Eperjes és Késmárk) a Morvaországból a Vág völgyébe nyíló kereskedelmi utakon 1610-ben 20 000, 1619-ben több mint 54 000 forint értékű árut hozott be; ezen belül 1610-ben több mint 6 000, 1619-ben közel 20 000 vég szövetet, amely túlnyomórészt Felső-Lausitzból, Sziléziából és Morvaországból származott. A kassai kereskedők azonban Lengyelországból nemcsak sziléziai és dél-pémet (főleg boroszlói és nürnbergi), hanem angol posztót („karasia” = kersie, „londis”) is beszereztek;²² a kassai szabócél árszabásai (1627, 1635) — a készítmények árát az anyag alapján szabva meg — ezek mellett „angliai mentét”, „angliai szoknyát” is emlegetnek. A XVI.—XVII. századi uradalmi számadások és konvenciójegyzékek is mutatják a — finomság szerint megkülönböztetett — angol posztófélék („londis” — „fájlondis”) kiterjedt magyarországi forgalmát; hasonlóképpen a magyarországi ásatásokból előkerült angol posztóplombák, minőségjelző posztójegyek (Honni soit qui mal y pense felirattal), amelyek mind a királyi Magyarország, mind a török hódoltság területén fennmaradtak (*Szücs, Székely, Huszár*).

Ami pedig Magyarország nyugatra irányuló *kivitelét* illeti, itt a gabona-export továbbra is jelentéktelen maradt. A XVI. század harmincas-negyvenes éveitől kezdve, s főként a XVII. század első felében az ún. királyi Magyarországon is felfejlődött ugyan a — lengyel folwark-rendszernek megfelelő — földesúri önkezelésű, allodiális gazdálkodás; ámde a magyarországi földesúri gazdaságok gabonája — megfelelő folyami-tengeri összeköttetés hiányában — a nyugat-európai piacokra nem juthatott el, sőt ekkor még a szomszédos

²¹ Emellett felléptek olyan tényezők, amelyek a keresletet is csökkenthették a baltikumi búza iránt a XVII. század második felében Nyugat-Európában. Anglia az 1660-as évektől kezdve, vagy egy évszázadra, gabona-exportáló országgá vált. Megindult az amerikai eredetű burgonya és kukorica nagyobb méretű termesztése Európában: az előbbi Írországban, az utóbbi Spanyolországban a XVII. század végén már fontos szerepet töltött be a tömegfogyasztásban. Egyes nyugat-európai országokban a század folyamán demográfiai stagnálás, ill. hanyatlás állott be (*Masefield, Faber, Slicher van Bath*).

²² Egy angol forrás — számbavéve a különféle angliai posztófajták külföldi piacait — a Hampshire-ben szőtt „kersie” egyik fő felvevőjeként már 1561-ben Magyarországot említi; a lengyel szakirodalom kiemeli a könnyebb és olcsóbb posztófajták, főként az angol — valamint gdański és sziléziai gyártású — „karazja” (kersey) térhódítását a XVI.—XVII. században és továbbáramlását Lengyelországból (*Lipson, Topolski*).

vagy közeli külföldre is (Ausztria, Észak-Itália) csak kis mennyiségben került.²³

Magyarország nyugatra irányuló kivitelét továbbra is a *marhacxport* túlsúlya jellemezte. Ha az 1542 évi harmincadnaplók 27—28 000 darab ökör kiviteléről adtak számot, a kihajtás a XVI. század további folyamán, úgy látszik, valamelyest növekedett. Így például 1549—51-ben a bécsi hetivásárokon több mint 180 000 ökröt adtak el; 1592-ben vagy 55 ezer darabot hajtottak fel stb. Így indokoltnak tarthatjuk azt a becslést, amely a XVI. század második felében évente 40—50 000 ökör exportjával számol Bécs felé (*Makkai*). A dél-német városok kereskedői elsősorban itt, e mellett a morvaországi Auspitz heti vásárain szereztek be magyarországi marhát.

A marhakivitel a XVI. század második felében szerfelett jövedelmezőnek bizonyult. Az „árforradalom” ugyanis ezt a mezőgazdasági terméket is erőteljesen érintette, — mégpedig olyképpen, hogy a marhaárak a külföldön jóval magasabbra szöktek, mint Magyarországon, ami a magyar kiviteli kereskedőknek busás nyereséget biztosított. Nem csoda, hogy a magyar főurak s mellettük kisebb nemesek mohón vetették rá magukat erre az üzletágra is, a nyugati országrész marhakereskedelmi gócpontjainak (Nagyszombat, Győr, Magyaróvár) paraszti-polgári tőzsérei mellett.

A XVI—XVII. század fordulójától kezdve azonban a magyarországi marhakivitel már jóval *ellentmondásosabb* képet mutat. Egyrészt nem egyszer hajtottak vissza Magyarországra Bécsből és Auspitzból eladatlanul maradt marhát; másrészt viszont több ízben hangzott fel panasz a kihajtás elégtelensége, a harmincadbevételek csökkenése, a kereskedelem pangása miatt. Utóbbira utal az újabb német gazdaságtörténeti kutatás ama megállapítása is, hogy míg a XV. század végén Köln vásárain mind lengyel- és magyarországi, mind pedig dániai marhát egyaránt eladásra kínáltak, addig egy évszázaddal később már kizárólag északról fedezték a város hússzükségletét (*Abel, Wiese*).

A magyarországi marhaszállítmányok időnkénti akadozása a XVII. század első felében több tényezőre vezethető vissza. A nyugati ország-részbeli (győri, magyaróvári, nagyszombati) meg az alföldi (kecskeméti, debreceni) paraszti-polgári marhatőzsérek tevékenysége egyre több nehézségbe ütközött, — és pedig nemcsak a századforduló háborús viszonyainak, majd a bécsi udvari kamara kezdeményezésére alakult és kiváltságolt marhakereskedelmi társaságok (Landsverlegerische Viehcompagnia, 1622; Kaiserliche Ochsenhandlung, 1651) erőszakos beavatkozása folytán, hanem jelentős részben a magyar főurak és nemesek konkurenciájának, elnyomó-megszorító rendszabályainak következtében is, akik — miközben kiépítették a lengyelországi folwark-rendszerhez hasonló allodiális gazdálkodásukat — földesúri jogaikat, feudális kiváltságait, vámmmentességüket is latba vetették piaci vetélytársaikkal szemben (*Pach*).

De maguk a magyar nagybirtokosok számára sem bizonyult immár a marhakivitel olyan nyereségesnek, aminő volt a XVI. században. Az áremelke-

²³ 1591-ben egy magyar nagybirtokos a velenceiek faktorával tárgyalt gabona-szállítás ügyében. A velenceihez a tárgyalás közben otthonról olyan utasítás érkezett, hogy „több búzát már ne vegyen, mert reményük van arra, hogy Danzig felől a tengeren elég búzát kapnak”. A tengeri úton szállított s zömében hollandok által közvetített baltikumi gabona még Velencében is versenyképes volt a jórészt szárazföldi úton szállított magyarországi búzával szemben (*Pach*).

dés ugyanis lelassult, majd megállt; a külföldi és hazai árak különbözete csökkent, majd a XVII. század közepére lényegileg megszűnt (*Zimányi*).

A külföldi piaci viszonyok egyébként sem alakultak előnyösen a magyar marhaexport számára. A XVI. század második felében a dél-német városok ugyan még növekvő keresletet támasztottak hús iránt, — elannyira, hogy megbízottjaik időnként az Északi-tenger vidékén is megjelentek, hogy dán marhát vásároljanak. A XVII. század elején még ismételt erőfeszítéseket tettek a magyarországi marhaszállítmányok folyamatos biztosítására; az 1620-as években pedig (Nürnberg, Augsburg, Ulm és más birodalmi városok) egymás után léptek fel panaszokkal a „Landsverlegerische Viehcompagnia” ellen, amely megakadályozta őket abban, hogy — mint eddig „számlálhatatlan évek óta” tették — Bécsben közvetlenül vásároljanak a magyar marhakereskedőktől (*Sachs, Takáts*). De ezek az évtizedek immár a *dél-német városok fénykorának végét* jelzik, ami népességszámuk, vásárlóerejük, húsfogyasztásuk csökkenését is hovatovább maga után vonta.²⁴

Ilyen tényezők közrehatásának tulajdonítható, hogy a XVII. század második felét azután a magyar polgári-paraszti marhakereskedő-réteg elszegényedése, a nagybirtokosoknak az üzleti tevékenységtől való visszavonulása, a *magyarországi marhakitétel lehangoltsága* jellemezte. Ez nyilvánvalóan maga után vonta a nyugati külkereskedelem mérlegének kedvezőtlen alakulását is: a lengyelországihoz hasonló irányzat kibontakozását, — még ha ennek tényezői a két ország vonatkozásában persze nem is voltak teljesen azonosak. *A lengyel tengeri gabonakitételtől eltérően ugyanis a magyar marhaexport nem a kibontakozó modern típusú nemzetközi kereskedelem atlanti parti központja felé irányult, hanem döntőleg a dél-német városok felé, amelyek — az Észak-Itália és Dél-Németország közötti szárazföldi út lehangoltságával — maguk is kárvallottjai lettek a nemzetközi kereskedelmi útvonalak XV–XVII. századi áthelyeződésének.*

*

Fentebb két megállapítást tettünk.

A modern világgazdaság kialakulásának első időszakában a tengerentúli gyarmatok még nem modern világgazdasági értelemben, még nem a munkamegosztással összefüggő új típusú nemzetközi kereskedelem révén kapcsolódtak a nyugat-európai gazdasághoz, hanem főként mint a régi típusú távolsági kereskedelem fő árucikkeinek, a fűszerféléknek, és a rablás útján szerzett, ill. rabszolgamunkával kitermelt nemesfém-tömegeknek szállítói, — a pénztőke ún. eredeti felhalmozásának forrásai.

A XV. század második felétől a XVII. század közepéig terjedő időszakban Közép-Kelet-Európa országai kapcsolódtak „modern” módon, a kifejlődő új típusú nemzetközi kereskedelem szálaival, a kibontakozó nemzetközi munkamegosztás és világgazdaság jellegével az izmosodó nyugat-európai gazdasághoz, — mint tömegfogyasztást szolgáló élelmiszerek szállítói és tömegfogyasztást szolgáló iparcikkek felvevő piacai.

Hadd fűzzünk most mindehhez, befejezésképpen, még egy harmadik megjegyzést.

²⁴ A magyar marhahús egyik fő fogyasztója, Nürnberg városa 1449-ben 20 000, 1662-ben 40 000, 1806-ban 25 000 lakost számlált (*Kulischer*).

Nyugat-Európa fejlődő országainak iparát — szélesedő belső piacuk mellett — éppen ez a közép-kelet-európai külső piac, ezek az interregionális forgalmi kapcsolatok ösztönzik az ártermelés növelésére, a céhes kézművesség kereteinek áttörésére, a Verlagssystem és a manufaktúra különböző formáinak létrehozására. A nyugat-európai tőkés ipar jelentős részben ezen a közép-kelet-európai piacon nő fel és terebélyesedik olyanná, hogy képessé váljék a nemzetközi kereskedelemből és a gyarmatok kifosztásából felhalmozódott pénztőke növekvő hányadát felszívni, termelő tőkévé változtatni, és képessé váljék — hazai és európai piacain túl — tengerentúli piacokra termelni, a gyarmatokra irányuló iparcikk-kivitel szükségleteit kielégíteni.

A szövegben és jegyzetekben szereplő hivatkozások a következő művekre utalnak

- W. Abel*: Geschichte der deutschen Landwirtschaft vom frühen Mittelalter bis zum 19. Jahrhundert. Stuttgart, 1962.
- M. Aymard*: Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI^e siècle. Paris, 1966.
- E. Baasch*: Hamburg und Holland im 17. und 18. Jahrhundert. (Hansische Geschichtsblätter, 1910.)
- E. Baasch*: Holländische Wirtschaftsgeschichte. Jena, 1927.
- V. Barbour*: Capitalism in Amsterdam in the Seventeenth Century. Baltimore, 1950.
- M. Bogucka*: Handel bałtycki a bilans handlowy Polski w pierwszej połowie XVII wieku. (Przegląd Historyczny, 1968.)
- F. Braudel*: La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II. Paris, 1949.
- F. Braudel—R. Romano*: Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne, 1547—1611. Paris, 1951.
- W. Brulez*: L'exportation des Pays-Bas vers l'Italie par voie de terre au milieu du XVI^e siècle. (Annales Économies-Sociétés-Civilisations, 1959.)
- H. et P. Chaunu*: Seville et l'Atlantique 1504—1650. Vol. VIII. 1. (Les structures. Structures géographiques.) Paris, 1959.
- C. M. Cipolla*: The Decline of Italy: the Case of a Fully Matured Economy. (The Economic History Review, 1952.)
- J. Clapham*: A Concise Economic History of Britain from the Earliest Times to 1750. Cambridge, 1949.
- E. Coornaert*: Un centre industriel d'autrefois. La draperie-sayetterie d'Hondschoote, XIV^e—XVIII^e siècles. Paris, 1930.
- J. G. van Dillen*: Amsterdam marché mondial des métaux précieux au XVII^e et XVIII^e siècle. (Revue Historique, 1926.)
- W. W. Doroszenko*: Eksport Rygi na Zachód w okresie przynależności do Rzeczypospolitej, 1562—1620. (Zapiski Historyczne, 1966.)
- Ember Gy.*: Külkereskedelmünk történetéhez a XVI. században. (A Magyar Tudományos Akadémia Társadalmi-Történeti Osztályának Közleményei, 1958.)
- Ember Gy.*: Magyarország XVI. századi külkereskedelmének történetéhez. (Századok, 1961.)
- F. Engels* levele K. Schmidthez (London, 1890. október 27.)
- J. A. Faber*: Het probleem van de dalende graanaanvoer uit de Oostzeelanden in de tweede helft van de zeventiende eeuw. (A. A. G. Bijdragen, 9. 1963.)

- F. J. Fischer*: Commercial Trends and Policy in Sixteenth Century England. (The Economic History Review, 1940.)
- A. Friis*: Alderman Cockayne's Project and the Cloth Trade. Copenhagen, 1927.
- K. Glamann*: Dutch-Asiatic Trade 1620—1740. Copenhagen—The Hague, 1958.
- J. A. Goris*: Étude sur les colonies marchandes méridionales (portugais, espagnols, italiens) à Anvers de 1488 à 1567. Contribution à l'histoire des débuts du capitalisme moderne. Louvain, 1925.
- M. Grycz*: Handelsbeziehungen der Stadt Poznań bis Ende des XVII. Jahrhunderts. (Studia Historiae Oeconomicae, 1967.)
- E. J. Hamilton*: American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501—1650. Cambridge, Mass., 1934.
- C. H. Haring*: Trade and Navigation between Spain and the Indies in the time of the Hapsburgs. Cambridge, Mass., 1918.
- H. Heaton*: Economic History of Europe². New York—Evanston, 1948.
- M. Horn*: Handel wolami na Rusi Czerwonej w pierwszej polowie XVII. w. (Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych, 1962.)
- P. Horváth*: Hromadný vývoz dobytká z juhozápadného Slovenska do rakúskych a českých krajín na začiatku 17. storočia. (Historické Štúdie, 1968.)
- S. Hoszowski*: The Polish Baltic Trade in the 15th—18th Centuries. (Poland at the XIth International Congress of Historical Sciences in Stockholm. Warszawa, 1960.)
- J. A. van Houtte*: Anvers aux XV^e et XVI^e siècles: expansion et apogée. (Annales Économies-Sociétés-Civilisations, 1961.)
- M. Hroch*: Die Rolle des zentraleuropäischen Handels für den Ausgleich der Handelsbilanz zwischen Ost und West. (Kézirat.)
- L. Huszár*: Merchant's Seals of the 16th and 17th Centuries. (Folia Archeologica, 1961.)
- P. Jeannin*: L'activité du port de Königsberg dans la seconde moitié du XVI^e siècle. (Bulletin de la Société d'Histoire Moderne, 1958.)
- P. Jeannin*: Le commerce de Lubeck aux environs de 1580. (Annales Économies-Sociétés-Civilisations, 1961.)
- P. Jeannin*: Les relations économiques des villes de la Baltique avec Anvers au XVI^e siècle. (Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 1956.)
- Kováts F.*: A magyar arany világtörténeti jelentősége és kereskedelmi összeköttetések a nyugattal a középkorban. (Történeti Szemle, 1922.)
- Kováts F.*: Nyugatmagyarország áruforgalma a XV. században a pozsonyi harmincadkönyv alapján. Budapest, 1902.
- J. Kulischer*: Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit. I—II. München—Berlin, 1928—29.
- F. C. Lane*: The Mediterranean Spice Trade. (The American Historical Review, 1940.)
- V. I. Lenin*: A kapitalizmus fejlődése Oroszországban. VIII/V. fejezet. (A határvidékek jelentősége. Belső vagy külső piac?)
- M. П. Лесников*: Некоторые вопросы бальтийско-нидерландской торговли хлебом в конце 14—начале 15 века. (Средние Века, 1955.)
- E. Lipson*: The Economic History of England⁴. Vol. II—III. (The Age of Mercantilism.) London, 1947.
- A. Maczak*: Der polnische Getreideexport und das Problem der Handelsbilanz 1565—1655. (Kézirat.)
- A. Maczak*: Export of Grain and the Problem of Distribution of National Income in Poland in the Years 1550—1650. (Acta Poloniae Historica, 1968.)

- L. Makkai*: Der ungarische Viehhandel 1550—1650. (Kézirat.)
- M. Małowist*: The Economic and Social Development of the Baltic Countries from the 15th to the 17th Centuries. (The Economic History Review, 1959.)
- M. Małowist*: Die Problematik der sozial-wirtschaftlichen Geschichte Polens vom 15. bis zum 17. Jahrhundert. (La Renaissance et la Réformation en Pologne et en Hongrie 1450—1650. Budapest, 1963.)
- M. Małowist*: Z zagadnień popytu na produkty krajów nadbałtyckich w Europie zachodniej w XVI wieku. (Przegląd Historyczny, 1959.)
- K. Marx*: A brit uralom Indiában.
- K. Marx*: Az indiai brit uralom eljövendő eredményei.
- K. Marx*: A tőke. I. kötet, IV. fejezet. (A pénz átalakulása tőkévé.)
I. kötet, XXIV. fejezet. (Az úgynevezett eredeti felhalmozás.)
III. kötet. XX. fejezet. (Adalékok a kereskedelmi tőke történetéhez.)
- G. B. Masefield*: Crops and Livestock. (The Cambridge Economic History of Europe. Vol. IV. The Economy of Expanding Europe in the Sixteenth and Seventeenth Centuries. Chapter V. Cambridge, 1967.)
- A. P. Newton*: The European Nations in the West Indies 1493—1688. London, 1933.
- Pach Zs. P.*: Nyugat-európai és magyarországi agrárfejlődés a XV—XVII. században. Budapest, 1963.
- J. H. Parry*: Transport and Trade Routes. (The Cambridge Economic History of Europe. Vol. IV. Chapter III.)
- Paulinyi O.*: Ipar, kereskedelem. (Magyar művelődéstörténet. II. Budapest, é. n.)
- H. Pirenne*: Une crise économique au XVI^e siècle. La draperie urbaine et la nouvelle draperie en Flandre. (Bulletin de la Classe des Lettres de l'Académie Royale de Belgique, 1905.)
- G. Probst*: Königin Maria und die niederungarischen Bergstädte. (Zeitschrift für Ostforschung, 1966.)
- E. E. Rich*: Colonial Settlement and Its Labour Problems. (The Cambridge Economic History of Europe. Vol. IV. Chapter VI.)
- R. Rybarski*: Handel i polityka handlowa Polski w XVI stuleciu². Vol. I—II. Warszawa, 1958.
- C. L. Sachs*: Metzgergewerbe und Fleischversorgung der Reichstadt Nürnberg bis zum Ende des 30jährigen Krieges. Nürnberg, 1922.
- H. Samsonowicz*: Die Jahrmärkte in Polen im 16. Jahrhundert. (Kézirat.)
- L. G. Sandberg*: Movements in the Quality of British Cotton Textile Exports 1815—1913. (The Journal of Economic History, 1968.)
- A. Schulte*: Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien. Leipzig, 1900.
- B. H. Slicher van Bath*: The Agrarian History of Western Europe A. D. 500—1850. London, 1963.
- B. H. Slicher van Bath*: Die europäischen Agrarverhältnisse im 17. und der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts. (A. A. G. Bijdragen, 13. 1965.)
- E. Sluiter*: Dutch-Spanish Rivalry in the Caribbean Area 1594—1609. (The Hispanic American Historical Review, 1948.)
- Székely Gy.*: A németalföldi és az angol posztó fajtáinak elterjedése a XIII—XVII. századi Közép-Európában. (Századok, 1968.)
- J. Szücs*: Das Städtewesen in Ungarn im 15—17. Jahrhundert. (La Renaissance et la Réformation en Pologne et en Hongrie 1450—1650. Budapest, 1963.)
- Takáts S.*: A magyar tőzsérek és kereskedők pusztulása. (Szegény magyarok. Budapest, é. n.)

- Thalóczy L.*: Középkori gazdaságtörténeti adatok Nürnberg levéltáraiból. (Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle, 1900.)
- J. Topolski*: The Role of Gniezno in International Trade. (Acta Poloniae Historica, 1968.)
- F. Vollbehr*: Die Holländer und die deutsche Hanse. Lübeck, 1930.
- A. P. Wadsworth—J. de I. Mann*: The Cotton Trade and Industrial Lancashire 1600—1780. Manchester, 1931.
- H. Wiese*: Die Fleischversorgung der nordwesteuropäischen Großstädte vom XV. bis XIX. Jahrhundert unter besonderer Berücksichtigung des interterritorialen Rinderhandels. (Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, 1966.)
- E. Williams*: Capitalism and Slavery. Chapel Hill, N. C. 1944.
- Wittman T.*: Az „árforradalom” és a világszíni kapesolatok kezdeti mozzanatai (1566—1618). Budapest, 1957.
- A. Wyczanski*: Tentative Estimate of Polish Rye Trade in the Sixteenth Century. (Acta Poloniae Historica, 1961.)
- V. Zimányi*: Quelques aspects de la regression économique et sociale du XVII^e siècle. (Kézirat.)

Ж. П. Пах:

К вопросу о перемещении международных торговых путей в XV—XVII вв.

Резюме

Вплоть до второй половины XV в. основная тенденция развития экономики Европы идет в направлении инвентирования социально-экономического развития Западной и Восточной Европы. Однако с этого времени осуществляется противоположная тенденция: в Западной Европе начинается образование капиталистических отношений, а в Центральной-Восточной Европе укрепляется опять феодальный строй, в течение столетий продолжается поздний феодализм.

Международная экономическая история исследовала этот процесс в первую очередь в отношении Западной Европы, а именно главным образом в его соотношениях с заокеанскими открытиями, с колонизацией, с образованием новых путей мировой торговли. По отношению к Восточной Европе она показала меньше заинтересованности, она только установила, что Восточная Европа была пропущена из этого процесса. Восточно-европейские, в том числе и венгерские историки экономисты на долго удовольствовались данным выше объяснением, они не исследовали, в каких связях находятся между собой экономика Западной Европы, экономика Восточной Европы и колониальная экономика, какую роль играет Восточная Европа из точки зрения капиталистического развития Западной Европы, и какова роль заокеанских колоний; какое влияние оказывает на положение, на экономическое развитие Восточной Европы появление заокеанских колоний и их приобщение к мировой торговле, именно вследствие перемещения требований и запросов Западно-европейской экономики.

1. За тезисом о перемещении основных путей международной торговли в XV—XVII вв. скрываются различные толкования, которые заслоняют более глубокий процесс; сдвиги, произошедшие в характере, в товарной структуре международной торговли, а именно, что центр тяжести международной торговли в Европе все более перекладывается с дорогостоящих предметов роскоши Леванта на товары крупных масс, связанные с широким потреблением; он все более перекладывается с Средиземноморья на Балтийский-северный центр; значит, развертывается вытекающая из органических запросов

европейской экономики, опирающаяся на более широкие рынки потребления международной торговли «современного типа», — напротив дальней торговли «средневекового типа», которая не была связана с развитием товаропроизводства и разделения труда в Европе, а означала решающим образом посредничество пряностей, предметов роскоши Востока на рынки Европы. Выходит, что в перемещении торговых путей начинающим моментом является не открытие Нового света, а внутренних рост европейской экономики, развертывание товаропроизводства и разделения труда, приведших к изменению характера, товарной структуры международной торговли. Это приводит с собой также перемещение торговых путей.

2. Сельскохозяйственный экспорт из Прибалтики в Западную Европу осуществлялся в XV в. еще в подавляющей части купцами Ганзы, однако в XVI в. все большее место приобретают голландцы, специалисты транспорта крупных массовых товаров (хлеба, леса, рыбы, соли), которые транспортировали непосредственно морским путем. Изменение характера, товарной структуры международной торговли и перемещение основных торговых путей таким образом сопутствуют изменению посредников торговли: гегемония в международной торговле переходит к голландцам (позже к англичанам), которые вторгаются даже в Средиземноморье.

3. Вторая сторона международной торговли нового типа вытекающей из развития товаропроизводства, разделения труда в Европе заключается в возрастании роли промышленных предметов, служащих потреблению более широких слоев, прежде всего сукна, в международной торговле XV—XVI вв. В это время производство сукна в Фландрии переходит, наряду с более старыми, дорогостоящими сортами, служащими барским требованиям на сорты тканей более простые, дешевые, производящиеся в больших партиях, на более широкие рынки, на более широкое потребление. На это переходит и развертывающийся экспорт английского сукна. Центром тяжести международной торговли становится побережье Атлантического океана, сюда привозятся хлеб и другое сырье Прибалтики, отсюда вывозится сукно в Восточную Европу. Пути международного оборота товаров широкого потребления, конечно, не совпадают с путями торговли старого типа.

4. Открытие новых мировых океанских путей (плавание вокруг Африки, открытие Америки) еще не стимулировались требованиями торговли нового типа. Великолепная гегемония португальцев и испанцев, главных поставщиков дальневосточных пряностей и американского благородного металла на мировых океанах не была достаточно обоснована: в обороте по атлантическому побережью — и здесь находилась главная артерия торговли нового типа — они играют подчиненную роль. Их колониальный экспорт не основывается на домашнем производстве; ни уровень развития их товаропроизводства, ни их деятельности по товарообороту не обосновывали их колониальную экспансию. Таким образом и прибыль от этой последней не стала рычагом экономического роста этих стран, а растрчивалась, истекала из страны.

5. Голландцы наоборот перешли к экспансии на мировых океанах только тогда, когда их положение уже укрепилось в европейской торговле современного типа, назначенной на широкое потребление. Образовавшаяся к началу XVII в. голландская гегемония в мировой торговле была гораздо более органической, обоснованной, чем гегемония испанцев и португальцев. Не случайно, что пока у этих последних экспансия на мировых океанах не приводит к капиталистическому преобразованию, в Голландии она вынашивает условия освободительной борьбы — буржуазной революции. Таким образом пример Испании и Португалии с одной стороны, а Голландии с другой, обращает внимание на то обстоятельство, что следует различать накопление капитала, вытекающее из дальней торговли средневекового типа от вытекающего из развертывающейся торговли нового типа: первое является почти еще показным элементом европейской экономики, пока последнее, приумноженное из колониальных источников становится двигателем фактором преобразования европейской экономики. Только в этом последнем случае преобразуется торговый и ссудный капитал в промышленный капитал, создаются условия внедрения денежного капитала в производство.

6. С конца XV в. до половины XVII в. заокеанские колонии еще не связывались с экономикой Западной Европы в смысле современного мирового рынка, путем характера международной торговли нового типа, связанной с разделением труда. По крайней мере первые ростки этих последних связей появились в отношении американских колоний. В начале преобладает ввоз благородного металла и пряностей, сахарный тростник только в конце XVI в. начинает свою торговую карьеру и в половине XVII в. ускоряет ее («сахарные колонии» Западных Индий). А в отношении дальневосточных колоний даже в половине XVII в. еще нельзя наблюдать поворот международных оборотных связей в «современном» направлении.

7. Данные экономического развития Польши и Венгрии показывают, что в первую эпоху образования современной мировой экономики совсем не заокеанские колонии, а именно страны Центральной-Восточной Европы связывались с экономикой Западной Европы в смысле современного мирового рынка, путем развертывающейся международной торговли нового типа: экспортом продуктов питания, назначенных для широкого потребления и ввозом промышленных продуктов, назначенных для широкого потребления. В Польше в половине XVI в. приблизительно 90% экспорта на Запад составлял вывоз хлеба, скота и меха. В венгерском экспорте на Запад приблизительно такое же место занимает вывоз скота. В ввозе Польши из Запада 60% — ввоз сукна; в импорте Венгрии трикотажные товары фигурируют с 68%, в том числе сукно с 40%.

Сравнивая эти данные с более древними за столетие мы видим, что польский хлебный экспорт на Запад начался еще в половине XV в.; с этого же времени ввозят более дешевые сукна в больших партиях. В Венгрии внешнеторговый оборот с Западом является к этому времени пассивным: 2/3 составляет ввоз (главным образом текстильные изделия), 1/3 вывоз (в подавляющем большинстве экспорт скота). Этот пассив однако в течение столетия исчезает — именно вследствие возрастания экспорта скота. А развертывание в крупных масштабах хлебного экспорта обеспечивает прочно активный внешне-торговый баланс Польше.

8. В следующем столетии — с половины XVI в. до половины XVII в. — ввоз сукна возрастал в Польше в большей мере, чем вывоз хлеба. В Венгрии также возрастает ввоз сукна; вывоз скота возрастает до конца XVI в. а потом вместе с уменьшением веса главного потребителя: южногерманских городов он приходит в упадок.

*

На основе 1—8. можно сделать вывод, что — наряду с их расширяющимся внутренним рынком — промышленность развивающихся стран Западной Европы поощряется к увеличению товарного производства, к пробиванию рамок цехового ремесла, к созданию рассеянной мануфактуры и различных видов централизованной мануфактуры именно центрально-восточно-европейским внешним рынком, именно межрайонными оборотными связями. Западно-европейская капиталистическая промышленность возрастает и разрастается в значительной части именно на этом центрально-восточно-европейском рынке такой, чтобы стать способной абсорбировать возрастающую часть денежного капитала, накопленного из международной торговли и грабежа колоний, преобразовать его в производящий капитал и чтобы стать способной производить — сверх домашних и европейских рынков — на заокеанские рынки, удовлетворить запросы вывоза промышленных изделий, направленного на колонии.

Zs. P. Pach:

Contribution au problème du déplacement des routes commerciales internationales aux XV^e—XVII^e siècles

Résumé

Jusqu'à la seconde moitié du XV^e siècle, en Europe occidentale et orientale, la tendance principale d'évolution de l'économie européenne s'avança vers une équilibre de développement économique et sociale. Mais depuis ce temps une ligne opposée se fit prévaloir: en Europe occidentale on assista à la genèse des rapports capitalistes, alors qu'en Europe orientale le régime féodal se renforça, l'ère du féodalisme tardif se prolongea pour des siècles.

L'histoire économique internationale n'examinait ce processus que sous ses rapports avec l'Europe occidentale et surtout dans ses relations avec les découvertes d'outre-mer, avec les colonisations, la formation des nouvelles routes de commerce mondial. Quant aux relations avec l'Europe orientale on témoignait moins d'intérêt, on se bornait à cet égard à constater qu'elle resta en dehors de ce processus. Les historiens économistes d'Europe orientale, dont ceux hongrois, se contenaient pendant longtemps de cette explication et n'étudiaient pas la question de savoir quelles furent les relations entre l'économie d'Europe occidentale et celle d'Europe orientale et l'économie coloniale; ils omirent de soumettre à l'analyse quel fut le rôle de l'Europe orientale et celui des colonies d'outre-mer du point de vue de l'évolution capitaliste d'Occident. Ils ne se penchèrent pas sur l'étude du problème comment l'apparition et le rattachement des colonies d'outre-mer au commerce mondial influaient sur la situation de l'Europe orientale et sur son développement économique à la suite du déplacement des exigences et besoins de l'économie d'Europe occidentale.

1. La thèse du déplacement, aux XV^e—XVII^e siècles, des routes principales du commerce international recèle des interprétations divergentes qui couvrent un processus plus profond; elles dissimulent en effet le déplacement accompli dans le caractère et dans la structure de marchandises du commerce international. Le centre de gravité du commerce international commence, en Europe, à se transmettre des marchandises de luxe du Levant et d'Orient aux marchandises de masse destinées à la grande consommation; de la région méditerranéenne il se transmet au centre constitué par la Mer Baltique et le Nord; c'est dire, à l'opposé d'un commerce à grande distance «de type médiéval» ne se trouvant pas lié à l'évolution de la production marchande, ni à la division du travail connues en Europe, mais qui se révélait être un intermédiaire décisif appelé à transporter les épices et les articles de luxe de l'Orient aux marchés d'Europe, un commerce international «de type nouveau» s'engagea sur la voie de développement, commerce né des exigences organiques de l'économie européenne et basé sur des marchés plus larges de consommation. La découverte du Nouveau Monde ne fut donc point une condition accélérant le déplacement des routes commerciales; ce furent la croissance intérieure de l'économie européenne, l'évolution de la production marchande et de la division du travail qui amenèrent au changement du caractère et de la structure de marchandises du commerce international.

2. Au XV^e siècle, l'exportation agricole de la région baltique vers l'Europe occidentale se faisait en première ligne par l'intermédiaire des marchands de la Hanse; au XVI^e siècle ceux-ci réservent une place toujours croissante aux Hollandais, spécialistes du transport des marchandises de masse (blé, bois, poisson, sel) et qui transportent immédiatement sur mer. Ainsi, le changement du caractère, de la structure des marchandises du commerce international et le déplacement des principales routes commerciales entraînent-ils l'échange des médiateurs du commerce: l'hégémonie dans le commerce international revient aux Hollandais (plus tard aux Anglais) qui finissent par envahir la Méditerranée.

3. Un autre aspect du commerce international de type nouveau, plongeant dans la production marchande et la division du travail connues en Europe, fut, aux XV^e — XVI^e siècles, le rôle accru, dans le commerce international, des articles industriels, au premier chef, celui du drap, articles appelés à servir la consommation des couches plus larges. Ce fut le moment où la draperie flamande, à côté des espèces plus anciennes coûtant cher, et destinées à couvrir les besoins des seigneurs, passa à la fabrication des tissus plus

simples, moins coûteux, produits en grandes quantités et servant aux marchés plus larges une consommation massive. Allant toujours en croissant l'exportation des draps anglais suivit le même chemin. Ce fut la côte atlantique qui devint le centre de gravité du commerce international, ce fut là que parvinrent le blé et d'autres produits primitifs de la région baltique, ce fut de là qu'on transporta le drap en Europe orientale. Bien entendu les routes du trafic international ne furent pas celles du commerce de type ancien.

4. La découverte des nouvelles routes maritimes (la circumnavigation de l'Afrique, la découverte de l'Amérique) ne se trouva pas encore stimulée par les exigences de ce commerce de type nouveau. L'hégémonie spectaculaire des Portugais et des Espagnols, transporteurs principaux des épices d'Extrême-Orient et des métaux précieux d'Amérique, ne fut pas assez consolidée sur les océans; dans le trafic déroulé sur les côtes atlantiques, artère principale du commerce de type nouveau, ils ne jouèrent encore qu'un rôle subordonné. Leurs exportations dirigées vers les colonies ne se basait pas sur la production du pays; leur production marchande et le niveau de développement de leur activité dans le trafic des marchandises ne devaient pas servir de fondements à leur expansion coloniale. Par conséquent le profit de cette dernière ne devint pas le levier de la croissance économique de ces pays, bien au contraire, il se gaspillait et finit par disparaître du pays.

5. Les Hollandais ne passèrent à l'expansion maritime que lorsque leur situation se consolida dans le commerce européen de type moderne servant la grande consommation. Développée au début du XVII^e siècle l'hégémonie hollandaise dans le commerce mondial s'avéra être bien plus organique et stable que celle des Espagnols et des Portugais. Il ne fut dû point au hasard; que jusqu'à ce que chez ces derniers l'expansion maritime mondiale n'amena pas à la mutation capitaliste, en Hollande, elle fit mûrir les conditions de la guerre d'indépendance — de la révolution bourgeoise. L'exemple de l'Espagne et du Portugal d'une part et celui de la Hollande, de l'autre, nous rappelle de faire une distinction entre l'accumulation des capitaux provenant du commerce lointain de type médiéval et celle provenant du commerce de type moderne engagé sur le chemin de développement: la première n'est encore qu'un élément quasi superficiel de l'économie européenne, tandis que la seconde, amplifiée des sources coloniales, se trouve à l'origine de la transformation de l'économie européenne. Ce n'est qu'en ce dernier cas que le capital commercial et le principal se transforment en capital industriel et que se forment les conditions de la pénétration du capital-argent dans la production.

6. Dans la période allant de la fin du XV^e au milieu du XVII^e siècle les colonies d'outre-mer ne se rattachèrent pas encore à l'économie d'Europe occidentale dans le sens moderne du marché mondial lié à la division du travail qui caractérise le commerce international de type nouveau. Tout au plus ce ne furent que les débuts de ces dernières relations qui se présentèrent par rapport aux colonies américaines. Au commencement ce fut l'importation des métaux précieux et des épices qui prédominait, la canne à sucre n'apparut qu'à la fin du XVI^e siècle pour fournir une belle carrière vers le milieu du XVII^e (les colonies à sucre des Indes occidentales). Par contre, au cas des colonies d'Extrême-Orient le tournant dans les rapports du trafic international de type «moderne» ne s'observe pas même au milieu du même siècle.

7. Les données de l'évolution économique de la Pologne et de la Hongrie attestent que dans la première période du développement de l'économie mondiale moderne se ne sont pas encore les colonies d'outremer qui se rattachent au sens du marché mondial moderne et par les fils du commerce international de type nouveau, à l'économie de l'Europe occidentale, mais bien les pays de l'Europe centro-orientale: ils le font par l'exportation des vivre de grande consommation et par l'importation des produits industriels de masse. Au milieu du XVI^e siècle, en Pologne, près de 90% des exportations dirigées vers l'Occident se composent des exportations du blé, de boeufs et de fourrures. Telle est la proportion qu'accuse en Hongrie l'exportation des boeufs vers l'Ouest. Parmi les produits occidentaux importés par la Pologne le drap représente 60%. En Hongrie cette proportion se chiffre à 68% pour la bonneterie et à 40% pour le drap.

Si nous procédons à une comparaison entre les chiffres ci-dessus et ceux ayant été en vigueur un siècle plus tôt nous sommes en mesure d'affirmer que l'exportation du blé polonais vers l'Occident avait commencé vers le milieu du XV^e siècle; ce fut à partir de cette période que l'on y importa en grandes quantités des tissus bon marché. A ce temps le commerce extérieur de la Hongrie avec l'Occident accuse un bilan passif: les 2/3 de ce commerce se composa des importations (en premier lieu de l'importation des articles textiles) et ce ne fut qu'un tiers qui revint aux exportation (exportation de boeufs). Cependant, au cours d'un siècle, ce passif — en raison de l'augmentation des exportations de boeufs, finit par disparaître, alors que l'élargissement considérable des exportations du blé assura à la Pologne un bilan commercial ne cessant de rester actif.

8. Au cours du siècle suivant — du milieu du XVI^e au milieu du XVII^e siècle — l'importation des draps en Pologne augmenta dans une mesure plus notable que les exportations du blé. En Hongrie on assiste également à l'accroissement des importations de draps. Les exportations de boeufs vont en augmentant jusqu'à la fin du XVI^e siècle pour connaître dans la suite un déclin dû à la diminution du poids de leurs principales consommatrices: les villes de l'Allemagne du Sud.

De ceux contenus dans les huit points il s'ensuit que ce furent le marché extérieur de l'Europe centro-orientale et les rapports du trafic européen interrégional qui — à côté de leurs marchés intérieurs élargis — encouragèrent les pays en développement de l'Europe occidentale à augmenter la production marchande, à percer les cadres corporatifs, à établir le système de Verlag et les diverses formes de la manufacture. L'industrie capitaliste de l'Europe occidentale s'accrut et s'élargit, pour une bonne part, sur le marché d'Europe centro-orientale jusqu'à ce qu'elle devint susceptible d'absorber une partie toujours croissante du capital-argent accumulé du commerce international et de l'exploitation des colonies, de la transformer en capital productif et de produire — en dehors de ses marchés nationaux et européens — aux fins des marchés d'outremer et de satisfaire les besoins en articles industriels des colonies.