

FIUME KERESKEDELME A KÖZÉPKORBAN.

(II. és befejező közlemény.)

Irta: FEST ALADÁR.

3. Közlekedési viszonyok szárazon és vizen.

A) Szárazföldi közlekedés.

Aki Fiumében csak egyszer is megfordult, bizonyos meglepetéssel láthatta, hogy ott még a mai napig is fenmaradt a szállításnak legprimitívebb neme, a *teherhordó állatok* használata. A város utczáin nap-nap után látni az isztriai hegyekről jövő *csécs*-eket, amint két oldalt faszenes zsákokkal vagy egyéb kötegekkel megrakott apró, csenevész, hosszuszörű, nagyfejű lovaik vagy öszvéreik mellett ballagnak. A Fiuméből Isztria belsejébe vezető pompás kocsin szekeret látni a legnagyobb ritkaság: a konzervatív hegyi nép megmaradt ősi kezdetlegességében és a maga szegénységében a kocsit még most is elérhetetlen luxussá váltatta.

E kezdetleges állapot még csak nemrég rendes és általános volt Fiume környékén, az isztriai és horvát partokon s Dalmáciában egyaránt. Az Adriai tenger egész keleti partvidékén *kocsiutak egyáltalán nem voltak* egészen a múlt század elejéig. Az első országút Fiumétól Laibachig VI. Károly császár uralkodása kezdetén épült meg. A tengeri kereskedelem érdekei iránt élénk érzékkel bíró császár 1717-ben indította meg az ut építésére vonatkozó intézkedéseit. A fiumeiak kaptak az alkalmon s városuk részéről 500 aranyat szavaztak meg a Fiume területére eső utszakasz költségeihez.¹

1728-ban kész volt az első laibach-fiumei országút; a császár ez évben *hintón* érkezett a város látogatására.² Jóval később, csak Mária Terézia országlása idején (1771-ben) adatott át a forgalomnak a *fiume-*

¹ Kobler i. m. IV. r. 12. fejezet. (1717. okt. 3-iki tanácsvégezés.)

² E császárlátogatás egykoru leírása *Tomsichnál*: *Notizie storiche sulla città di Fiume*, 1886., 218. és k. ll.

károlyvárosi országut, mely nevét (Via Carolina) ugyancsak Károly királytól, mint kezdeményezőjétől nyerte.¹

Fiume e részben még jóval meg is előzte Dalmáciát, hol 1797-ig — vagyis a velencei uralom bukásáig — *egyetlenegy kocsiút sem épült*. A francia uralom alatt létesült ott az első úthálózat, mely azonban még 1812-ben is Spalatónál véget ért. Ragusában az első kocsit 1830-ban látták. Egy állomásra odarendelt osztrák ezredparancsnoknak volt tulajdona, ki hajón hozatta oda. Miután azonban utak híján használatba nem vehette, kénytelen volt egész otttartózkodása idején házánaál hevertetni.²

A középkorban tehát Fiume összes szárazföldi forgalmát kizárólag teherhordó állatok közvetítették. Hasonló volt az állapot Triesztben és Isztriában. Krajna kereskedését a tengerparttal 40.000 teherhordó állat szolgáltatta.³ A hajcsárok (mussolati) hosszú karavánokban vezették le Krajna felföldéről a vas-szállítmányokat Fiume kikötőjéhez s onnan ismét olajos tömlőkkel megrakott állataikat fel Laibach felé. Fiuméből Laibachnak az időben két ösvény vezetett, melyek Klanában (Castua fölött) egyesültek. E két ösvényutról említést tesz egy 1554-iki határjárási okmány.⁴

A személyforgalom természetesen hasonló eszközökre volt utalva. Lóháton utazott mindenki, még az öreg emberek is. Egy előrehaladott koru tanácsos, Vidonich Mór, egy bizonyos pörös ügyében lóháton volt kénytelen Senosetschbe utazni Ellacher Tamás kapitányhoz.⁵ A krajnai kereskedők lóháton érkeztek és távoztak; így steini Lénárt, kiről feljegyezve találjuk, hogy valaki szóba állott vele, midőn Fiuméből ellovagolt (equitanti extra terram Fluminis).⁶ Egy esetben a fiunei adós, ki egy krajnai kereskedőnek a tőle kapott vasat ki nem fizette, kötelezi magát, hogy hitelezőjét *lovával* együtt eltartja Fiumében, míg a követeletét meg nem térítette.⁷

B) Tengeri közlekedés.

A szárazföldinél nem sokkal tökéletesebb eszközökkel rendelkezett a vízi közlekedés. A vitorlás hajók régi esetben szerkezetét tudvalevőleg csak 1512 után javította meg a zseniális *Doria András* génuai tengernagy. Az ő koráig a kereskedelmi hajókon csak a háromszögű „latin“

¹ Thallóczy: Oroszország és hazánk, 95. l.

² Pisani: La Dalmatie de 1797. à 1815., Paris, 346. l.

³ De Franceschi: L'Istria, 259. l.

⁴ Kobler i. m. IV. 12. fejezet („Antiche e nuove strade.“)

⁵ Lib. civ. 488. l. Senosetsch szintén Walsee-birtok volt a trieszti parton.

⁶ U. o. 448. l.

⁷ U. o. 356. l.

vitorla volt használatban, mely egy magas, ferdén álló vitorlafára volt felvonva s csak az esetben felelt meg céljának, ha a szél egyenesen az ut irányában fujt. Kombinált vitorla-manővert akkor még nem ismer-tek. A hajótest maga otromba volt, aránytalanul rövid, erősen kidülledő oldalakkal.¹

Ily kezdetleges járóművekre volt utalva akkor Fiume tengeri kereskedése is. Mindazáltal a kikötőjében azidétt megforduló hajók meglepő gazdagságot és változatosságot mutatnak úgy elnevezésükben, mint kétségkívül formájukban is. Ezek az akkor használatos különböző hajónemek a következők voltak:

Először is a *brigantino* meg a *fusta*. A brigantin hadi hajó, a fusta hadi naszád. Ilyeneket nem találunk fiumei birtokában. Csak azon kalóz-támadásoknál szerepelnek, melyeknek a fiumei kereskedőhajók többször áldozatul estek. A többi hajónemek ellenben mind az áruszállítás céljainak szolgáltak, s csaknem kivétel nélkül előfordulnak fiumei tulajdonosok birtokában is, mint a fiumei kereskedelmi flotta részei.

Legnagyobb volt e teherhajók közt a *battello* („batellum”). A mai olaszországban ez elnevezés *nomen genericum*-má vált s általán hajót jelent. Hogy ez volt az akkor használatos hajók közt a legnagyobb, azt magas értéke bizonyítja. De Barnis Miklós battellóját 250 aranyon (1500 lírán) adja el a pápai Márkába.² Erre következett a *navigio* („navigium, navignium”); a mai olaszországban már elavulttá lett kifejezés, szintén csak általános „hajó” jelentéssel. Értéke 140—190 arany. Ezután a *caracca* („carachia”). Tommaseo nagy szótára szerint „nagy áruszállító hajó”. Egy fiumei árverésen 100 arany kikiáltási ár mellett 150 aranyon kelt el.³ A caraccához közel járt a *cocca*. (Egy okmányunk a kettőt szinonimnak veszi: „cocha sive carachia.”) Tommaseo szerint a *cocca*: „a génuaiaknál és katalánoknál használatos tengeri hajó.” Ez a négy típus — *battello*, *navigio*, *caracchia*, *cocca* — képviselhette az akkori nagyobb kaliberű, hosszú járatu kereskedelmi hajót.

Kisebb terjedelmű járóművek voltak: a *marciliana*, a velenceiek-nél és Fiumében is igen használatos — most már kiveszett — típus.⁴ Értéke 56—72 arany. A *baragozzo* („barchusium”) jelenleg nagyobb fajta

¹ Eduard Graf Wilczek: Historische Genrebilder vom Mittelmeere, Wien, Kon-egen, 1894. 42. l.

² Lib. civ. 415. l. Sok adás-vételi szerződésünk van különböző hajókról. Az ezekben szereplő értékekről biztos következtetést vonhatunk az illető hajónemek terjedelmére.

³ U. o. 695. l.

⁴ Említi *Molmenti*: La storia di Venezia nella vita privata. Torino, 1880.

halászbárka, melyet a Quarneróban halászó chioggiaiak (Chiozzoti) használnak. Értéke 20—99 arany volt. Ehhez közel járhatott a talán egyjelentésű *barchium*. Kisebb fajta volt a *barca*, mely átlag 15 aranyon kelt. A *brazzera* („brazara”) kifejezés még most is járja a kisebb parthajózó bárkák jelölésére. A *saitbia* tán halászbárka volt. *Linter* néven említvük a közönséges kisebb csónakok.

A középkori Fiumében majdnem minden valamirevaló kereskedőnek volt saját hajója, még pedig gazdagsága arányában kisebb vagy nagyobb fajta. A fiumei nagykereskedők okmányainkban sűrűn szerepelnek mint hajóbirtokosok. Így de Barnis Miklós (battello, cocca és barca), Mikolich Miklós (navigio), Fermoi Ádám (caracca), Fermoi Mattiuzzi Bertalan (caracca), Donadovich Máté (baragozzo). Más fiumei lakosok kezén még baragozzók, marcilianák, barcák, csónakok. A nagyobb kaliberű hajók közül egy sem hiányzott a fiumeiek kereskedelmi hajórajában. Egyes esetekben a hajók több tulajdonosnak közös birtokát képezték, feliben vagy harmadrészben — a mely szokás a vitorlás hajóknál egészen a jelen század nyolczvanas éveig fenmaradt. E társulások képezték mintegy embrióját a mai hajós részvénytársaságoknak.

A hajók legénysége jórészen a fiumei köznépből kerülhetett ki. A közjegyzői okmányokban gyakran szerepelnek tanukként vagy egyéb minőségben fiumei illetőségű tengerészek (marinarii).

Hajóállomásul, illetve kikötőül egyrészt a Fiumára torkolata, másrészt a város előtt elterülő nyitott révpart (splagia terre fluminis) szolgált. A kisebb hajók — baragozzo-tól lefelé — úgy látszik, elég alkalmas helyet találtak a folyóban.¹ A nagyobbak valószínűleg a város előtt szabadon horgonyoztak a csöndes fiumei öbölben.

Hogy miféle terhekkal jöttek e hajók Fiuméba, s minőket szállítottak innen, azt a fiumei áruforgalom anyagáról és irányáról szóló szakaszokból már amugy is tudhatjuk. Igen érdekes konkrét képet nyújt azonban egy-egy ily hajórakomány természetéről egy 1455-iki kimutatás, melyet forrásunkban megörökítve találunk. A fiumei a Rocha Miklós marcilianája ugyanis ez évben a következő árukkal indult meg tengeri útjára:

1. *Mikolich Miklós* részéről:

52 drb *marhabör*,
6 teher (fassius) *vas*,
2 baril *finom aczél*;

2. *Fanoi Ferencz* részéről:

2 hordó (baril) *szög*,
50 vég („macia”) *kanavász*;

¹ Dictus Rainaldus debeat *barchusium* reduci facere in *fluvium* iuxta terre fluminis, *ubi nunc est*. Lib. civ. 247. l.

3. a florenczi *Delbene Rizzardo* részéről:
 60 teher *vas*,
 2 hordó *szög*,
 517 $\frac{1}{2}$ vég *len* és *kanavász* szövet;
4. *Mikolich Jakab* (Miklós öcsese) részéről:
 147 drb *marhabőr*,
 11 hordó *szög*,
 1 teher *vas*;
5. a candiai a *Rocha Miklós* (a hajótulajdonos) részéről:
 259 drb *marhabőr*,
 2 hordó *szög*,
 3 vég *daróc*z (grissum album).¹

E rakományban tehát együtt találjuk az olasz partok felé irányuló export-kereskedés valamennyi nevezetesebb cikkét: a nyers vasat, vas-szőgeket, marhabőrt és vásznat.

Ilyes árukimutatást vagyis szállítólevelet, úgy látszik, minden hajó köteles volt kiállítani, s e végből külön hajó-*scribák* voltak alkalmazás-ban.² Azonkívül használatban lehettek az igazoló- és védőlevelek — *salvus conductusok* — azon állam részéről, honnan a hajó kiindult. Fermo Mattiuzzi Bertalan fiumei kereskedő Ortonából egy rakomány olajat az *arragoniai király salvus conductusával* szállit Fiuméba.³

A rendelkezésünkre álló adatok kiterjednek még a tengeren való szállításnak egy másik érdekes oldalára, t. i. a *hajóbérekre*. Kitűnik ezekből, hogy a fiumei kereskedelmi flotta hajói igen-igen produktív tőkét képviseltek. Egy baragozzo bérlete Fiuméből Patrasba (Görögország) és vissza 120 arany.⁴ Ugyancsak egy baragozzo egyszeri útja Fiuméből Fermo kikötőjébe 55 arany.⁵ Egy marciliana egyszeri átke-lése az Adrián 10 arany.⁶ Egy brazzeri havi bérlete $\frac{1}{2}$ arany.⁷

Egy más adatunk megengedi, hogy kiszámítsuk, mily arányban állott a vitelbér a szállított áru értékéhez.

1454-ben ugyanis 41 milliar (410 mázsa) olajrakomány szállításáért 90 aranyat fizet a megrendelő.⁸ Az olaj tudvalevőleg az olasz partokról jött Fiuméba az Adrián keresztül. Egy milliar olaj tehát ez utért mint-

¹ Lib. civ. 563. l.

² Ily scriba (írnok) említve u. o. i. h. 60.

³ U. o. 1443. év, 149. l.

⁴ U. o. 354. l.

⁵ U. o. 355. l.

⁶ U. o. 504. l.

⁷ U. o. 619. l.

⁸ U. o. 518. l.

egy 2:2 aranyat fizetett. Az olaj azévi középértéke 28 arany volt mil-liaronkint: tehát 28 arany érték után 2:2 volt a vitelbér az Adrián át, vagyis az áru értékének csaknem 8⁰/₀-a.

A hajóba fektetett tőke tehát kitűnően jövedelmezett: az alaptőke néha már *egy* hosszabb tengeri ut után teljesen megtérült s egy évben 100 perczentnél is több brutto-jövedelmet hozhatott tulajdonosának.

A tengeri hajózás nagy jövedelmezősége nem kevés befolyással lehetett a fiumei *hajóépítő ipar* akkori virágzó állapotára. Az erre vonatkozó adatokat a következő szakaszban foglaljuk össze egy általános képpé.

C) *Fiume hajó-ipara a középkorban.*

Bátran föltehető, hogy Fiume hajóipara oly régi keletű, mint maga a város. A hajóépítés még a liburnusoktól maradhatott meg tradíció-képen, az egész közép- és ujkoron keresztül egészen napjainkig. Nincs a város történetének oly korszaka, melyben mint hajóépítő hely ne szerepelne. A XVI. század vége felé s a XVII. század elején a fiumei hajóácsok műhelyeiből kerültek ki az *uszkokok* rettegett kalózbárkái.¹ A jelen század ötvenes éveiben ez iparág még igen virágzó volt. Ez idő-szakban évenként 20—30 hajó épült itt *nyolcz* külön hajóépítőtelepen.² A krími háboruban a fiumeiek helyben épült nagy kereskedelmi flot-tával vettek részt a támadó nyugati államok hadiszereinek szállítá-sában. (A helyi tradíció még most is Crimeának — Krimnek — nevez egy villanegyedet, melyet a krími háboru alkalmával meggazdagodott hajós-kapitányok építettek meg az ekkor nyert pénzen.) A gőzhajók növekvő elszaporodása a vitorlahajózás ebből következő elhanyaglása csak a hetvenes években vált ez iparágra nézve végzetessé. 1874-ben még 19 hajó épült Fiumében, 1877-ben már csak *tíz*; 1880-ban *kettő*.³ Az utolsó hajóépítőtelep 1882-ben szűnt meg. A pangás azonban csak egy évtizedig tartott. A fiumei hajóépítőipar 1893-ban változott formában új életre ébredt a *fiumei gőzhajógyár* alapításával.

A XV. századból fenmaradt adataink nem engednek kétséget az iránt, hogy Fiumében *azidőben is építettek és javítottak hajókat*. 1441-ben Ragusai Lukács a Veglia szigetén lévő Castelmuschio helység környékén fákat vágat ki, hogy azokból magának *Fiumében hajót építsen*.⁴ 1452-ben

¹ Fest Aladár: Fiume és az uszkokok, Budapest 1891, 19—21 l.

² Almanacco Fiumano, 1860. 147 l.

³ Vranyczany Simon báró javaslata a Fiumei Bank részvényeseihez (1883. márczius 7.)

⁴ Ezért Frangepán János, a sziget birtokosa erdőirtás miatt pört indít az illető ellen. Lib. civ. 92. l.

ragusai Allegretto Pál zálogba veti hajóját, „melyet *Fiume városa előtt a tengerparton építetett*, összes felszerelésével, melyet Zenggből hozatott oda“.¹ 1457-ben az elhalt de Barnis Miklós hagyatékában említettnek a raktárában talált faneműek, melyekből hajót szándékozott csináltatni, valamint az építendő hajóhoz való összes felszerelés.² Egy 1454-iki okmányban ismét szó van egy hajóról, mely a Fiume előtt a tenger partján lévő *hajógyárban* van.³

Ez a többször említett tengerparti hajóépítőtelep különben nem is volt az egyedüli.⁴ Említve van még egy másik is, a *Fiumára partján*, hol 1455-ben egy bárkát javítanak.⁵

A fiumei hajóipar természetesen már akkor is sok embert foglalkoztatott. Mint ács mesterek említvék: Fermoi György, Zárai Domokos, Bolsagna Jakab, ennek fiai Balázs és Orbán és a német *Hans* mester (magister „Anza“ theutonicus). Hajóíszkábálók: Zárai Milassin, Sztrakovich György. Árboczokat és evezőket készítettek: Buccarii Tamás evezősmester, Zengi Benkő és Spinzich Quirin. 1453-ban Buccarii Tamás egy 18 öl magas árboczot készít curzolari ser Forte számára: 1454-ban egyet a monfalconei Lénárd hajójára.⁶ — A fiumei evezőgyártásról már szoltam a fakeskedésről szóló szakaszban. Itt még hozzá fűzhetem a következő érdekesebb adatokat:

1452-ben Spinzich Quirin fiumei polgár két zengi embert fogad munkába evezőkészítésre. Ellátja őket anyaggal és deszkaereszt épített számukra műhelynek (*umbram de assidibus . . in qua valeant apte laborare*). Az evezők 6 ölnél hosszabbak ne legyenek; fizet minden evező után 13 soldót.⁷ Készültek azonban Fiumében még ennél is hosszabb 6½, sőt 7 öles evezők is.⁸ A fiumei evezők nemcsak Velenczébe, hanem még a távoli *Rhodusba* is elkerültek.⁹

¹ „navim quam construi fecit in littore maris ante dictam terre fluminis et omnia e singula corredia et res que et quas conduxit de Segapro dicta navi.“ L. c. 1452. V. 27

² „lignamina parata pro constructione navis quam prefatus dominus Nicolaus facere intendebat et omnia et singula dicte navi spectantia.“ U. o. 1457. XI. 26, 630 l.

³ „Uná navis que est in chantero (olaszul: *cantiere*-hajógyár) in littore terre Fluminis.“ U. o. 734 l.

⁴ A tengerparti hajóépítőtelep fel van tüntetve Fiuménak egy XVI. századbeli látóképen is, melyet a bécsi cs. kir. Kriegsarchivból lemasoltatott Hajnal min. ó. tanácsos a fiumei kikötőépítési hivatal részére. Fiume e legrégibb látóképét lemasoltattattam a fiumei államgymnasium történeti szertára számára is.

⁵ „barcam suam quam fecit aptare in ripa fluvij.“ U. o. 750 l.

⁶ U. o. 500 és 521 l.

⁷ U. o. 459 l.

⁸ Rosso vid tanácsos megrendelésére. U. o. 506. l.

⁹ 1452-ben Fiuméből Rhodusba szállít egy evező rakományt Curzolari Allegretti János. U. o. 439. l.

A fiumei hajók, ugylátszik, szintén keresettek voltak az olasz és dalmát kikötőkben. A nagyobb hajókat — battellokat és navigiókat — márkai (anconai és pesaroi) kereskedők veszik: a kisebb parthajózó marciliánákat és baragozzókat kivált dalmata (sebenicoi és curzolai) hajósok.¹

A hajók felszerelésére nézve keveset tudunk meg forrásunkból. Említve találjuk a következő tárgyakat: kormányrud, vitorla, árboczfa, vitorlafa, vitorlák, vitorla-zsákok, kötelek, evezők, evezővillák, hajócsáklák stb.²

D) A közlekedés bajai; kalóztámadások.

A török becsapások kezdete előtt a szárazföldi hegyi ösvényeken — úgy látszik — teljes biztosságban volt a közlekedés. Legalább a fennmaradt emlékek semmit sem mondanak a vasat vagy olajat szállító karavánok kifosztásáról. Ellenben az Adrián ez időben csak úgy hemzsegték a szegény legények, mint akár a mi Alföldünkön a hetvenes évekig; míg azonban a mieink gyors paripákon jártak zsákmányuk után, addig amazok sebes járásu *fustákkal* és hadi naszádokkal támadtak prédájukra. A nagy stilű szervezett rablóbandák mellett a tengeren is találunk dilettánskodó kapczabetyárokat, kik csekély eszközökkel és szerény igényekkel próbálnak egyszer-egyszer szerencsét, s holmi rozoga bárkával mennek neki valamely csekély koczkázattal járó kisebb vállalatnak. . . lenézve és megvetve a kalózranglétra magasabb fokain álló rablóktól, kik között az első helyet foglalja el egy-egy jól fölszerelt brigantino büszke parancsnoka.

Ily különböző jellegű kalóztámadásokról bőven emlékeznek évkönyveink. Őt esetet részletesen adnak elő . . . ami nem zárja ki azt, hogy ilyenek többször elő ne fordultak volna, kivált távolabb vidékeken; mert ez ismert támadások mind a Quarneróban, sőt többnyire közvetlen Fiume révpartján mentek végbe. Röviden elsorolom az eseteket, hogy némi fogalmat adjak az akkori kalózvilág természetéről.

Az első esetben csak afféle futóbetyárok szerepelnek. 1438 februárban de Rheno Antal fiumei közjegyző, forrásunk érdemes szerzője, Fiuméből egy bárkán utra kelt az isztriai Albona felé. Vele

¹ U. o. 80, 215, 223, 415, 417. l.

² Egy 1457-iki okmányban egy brazzerai felszerelése következőleg van elszámálva: „timone (kormánylapát); largudula (?); uno fero de tremare mezo(?); uno resto novo (kötél); arbore (árboz); enteno (antenna, vitorlafa); uno sacho de la vella (vitorla-zsák); soste nove, manto novo; orze funde; dui remi (evező) de brazara novi; tri remi pizoli (3 kis evező); tre forchade (evező-villa); due batuluge. — U. o. 619. l.

utazott három fumei asszony. Mindannyian eladó portékákat vittek magukkal; a jegyző sódarokat és sózott húst, az asszonyok szöveteiket (tán a fumei házi ipar termékeit) ugymint selyem, filozél-, pamut- és vászonkendőket, fejkendőket, *zsebkendőket* (nasitergia), fátylakat. Volt még a hajón 500 darab szög az albonai Crovatini András részére. Élelmül kenyeret és sajtot vittek magukkal.

Már közel járhattak céljukhoz, midőn rájuk támadt egy osseroi bárka (Ossero sziget: ma Lussin), mely nem tüzte volt ki a rendes velencei lobogót. A bárka emberei felszállottak a jegyző hajójára, s legelőbb is az asszonyoktól szedték el holmijukat és *elemőzsiájukat*. (Jellemző vonása a kiéhezett szegény legényeknek!) Erre a rablók a prédául esett bárkát az Albona alatt fekvő Rabaz kikötőbe vontatták. Itt újra felszálltak a fumei hajóra és tovább kutattak. Megtalálták a szögeket és azokat is elvették. Végül kinyilatkoztatták, hogy a hajót elviszik Osseróba.

A diplomatikusan jegyző erre váltságul egy aranyat ajánlott fel nekik, ha bárkájával szabadon eresztik. A betyárok ezt kevesellették; mire a jegyző azt mondta, hogy akkor inkább velük megy s bátran beszállott a bárkájukba. Ez imponált a zsványoknak: ráálltak az alkura, de az aranyat mégis megtetézték . . . két sonkával a jegyző készletéből. A bárkát ezután utasaival együtt szabadon eresztették, de a rablott szöveteiket nem adták vissza az asszonyoknak.

A jegyző szerencsés hazatérte után a fumei kapitány és tanács Delfino Jakabhoz, Cherso és Ossero (Lussin) szigetek velencei kormányzójához fordult elégtételért, hivatkozván a velenceiekkel fennálló jó viszonyra. A kormányzó alkalmasint meg is indította az eljárást „ismeretlen tettesek“ ellen, de hogy milyen eredménnyel, azt már nem tudjuk.¹

A következő eset már igazi nagy szabásu, előkelő rablóvállalat. Nem kisebb személyiség szerepel benne mint *Sforza Ferencz* gróf, később Milano ünnepelt hercege, az idő szerint még kalandor condottiere, ki — mint ez esetből látjuk — mellékesen még tengeri rablással is gyarapította jövedelmeit.

Az eset 1443 július 18-án történt. (Négy évvel Sforza herceggé

¹ Copia litere misse domino comiti chersi. Lib. civ. 1438. II. 5. „Spectabilis ac generose amice carissime. Quia credimus quod intentionis domini Venatarum nec vestri sit facere novitates: idcirco Vobis notificamus (következik a részletes tényállás; ezután befejezésül:) Agite super hoc et providete, velut vestri maiores, qui — ubi non solum in propinquis, sed etiam in remotis locis liquet — virtutibus ac prudentia micuerunt, facerent et fecissent. Nosque similia et his maiora pro vestra amicitia facere minime dubitetis. Valete.“ Datum etc.

választása előtt.) Egy Sforza Ferencz tulajdonát képező brigantino, mely Fermo kikötőjéből indult ki, éjszaka orvul rátámadt a fiumei part előtt kikötött hajókra s prédául magával vitt egy marcilianát és egy caraccát. Mindakettő árukkal volt megrakva; a caraeca különösen vassal, melyből 103 mázsa a fiumei Donadovich Máté tulajdona volt.

Raunacher Jakab fiumei kapitány s a tanács erre követet menesztettek Sforzához, követelvén az elrablott hajók és rakományaik kiszolgáltatását. Sforza színlag eleget is tett a kíváncsúnak s nyílt levelet állított ki, melylyel a fiumei hajók és áruik kiadatását elrendelte. Ezek időközben Anconába jutottak. Itt azonban a híres zsoldos vezér adott szava és írása ellenére meghagyta a zsákmányt a brigantinója embereinek, vagyis jobban mondva — egészben vagy részben megtartotta magának.

Szegény Donadovich Máté ezalatt csödbe került. Az elrablott caraccán levő vasat hitelbe vette volt fermói Mattiuzzi Jánostól, ki a tanácstól végrehajtást eszközölt ki fizetéseképtelen adósa ellen. A tönkre jutott kereskedő — városi tanácsos — orvoslásért Reychenburger János lovaghoz fordult, a duinói kapitányhoz, mint a Walsee-ház tengerparti birtokainak főkormányzójához. Ez meghallgatta a kárvallottnak jogos panaszát s utasította a község kormányát: vegye meg a kárt azokon a fermói kereskedőkön, kiknek a kalóztámadás idején Fiumében áruik voltak raktáron . . . kik tehát az akkori felfogás szerint, felelősek voltak a fermói kikötőből kiindult kalózhajó támadásaért.¹

A fiumei tanács soká halogatta e kényes természetű rendelet végrehajtását, mert saját állítása szerint „a fermói polgárokat mindig testvérekül és barátokul tekintette.“ Ebben nem is volt tulzás. Hisz Fiumében ez időben annyi volt a Fermóból ideszármazott kereskedő, hogy városunk csaknem Fermo gyarmata gyanánt tűnik fel. Irtak hát még több ízben úgy Sforzának, mint Fermo községének, sürgetve a zsákmány visszaadását vagy másnemű kártérítést, „nehogy valami gyűlölség vagy félreértés származzék ez ügyből Fermo és Fiume között, a mely városok eddig állandó jó barátságban éltek egymással.“

Minthogy azonban ez oldalról ismételt felszólításra semmi intézkedés nem történt, a fiumeiek az eset után két évre „a kormányzó rendeletének engedelmeskedve s nem saját akaratukból“ lefoglalták négy fermói kereskedő áruit, együttesen követelvén rajtuk a Donadovichtól elrabolt 103 mázsa vasnak és a követ küldésére fordított (közel husz aranyra rugó) költségeknek megtérítését. A kereskedők fizettek, — s ezzel

¹ Hasonló elv szerint járt el a török a magyar hódoltságban. Ha valamely gyilkosságnak elkövetőjét nem lehetett megtalálni, azon helység fizette a vérdíjat, melynek határán a holttestet találták. Salamon „A török hódítás“ 257. l.

az ügy be volt fejezve. Sforza Ferenczet pedig Fiume községe a kérdés-
ilyetén megoldásáról hivatalból értesítette.¹

A harmadik eset szintén a fiumei kikötőben történt. Leírásánál
átadjuk a szót a fiumei közjegyzőnek s a panaszos félnek.

„1445 október 7-én a fiumei törvénycarnokban (*loggiában*) — nagy
népsokaság jelenlétében — Fiume város törvényt ülő birái és tanácsa
előtt megjelent a *messinai* Scala Miklós (Providus vir Ser Cola a Scala
de Messina), egy caracca tulajdonosa, s ezeket adta elő:

„Mult éjjel éjfél után, midőn caraccámmal ki voltam kötve a
fiumei kikötőben s valamennyi tengerésszemmel együtt mélyen aludtam
— azt hívén, biztos helyen vagyok, — egyszerre csak egy fusta lopód-
zott mellénk s hajómba akaszkodott. A fusta emberei fel akartak szál-
lani a caraccára s fel is szálltak volna, ha az erős kutyaugatás fel
nem ébreszt bennünket. Így hozzá láttunk a védelemhez s a támadók
fustájukkal együtt elmenekültek. Minthogy azonban úgy tudom s mindig
is hallottam, hogy ez a kikötő biztos, azért ime panaszt emelek az em-
litett fusta legénysége ellen s kérem bíró uraimékat s a tanácsot, ha
valamikor kezükre kerithetik azokat az embereket, kik rejtve nem ma-
radhatnak, kegyeskedjenek ellenük, mint rabló és fosztogató kalózok és
a békés kikötőbe betörők ellen eljárni s őket ahhoz képest megbün-
tetni.“²

Hogy a kalózok valaha megkerültek volna, arról nem szól a
krónika.

Egy másik eset: 1452-ben egy velencei hadi naszád (*barca ar-
mata*) prédául ejtette — nem tudni, hol — Cerzatic Mark fiumei lakos
bárkáját 10 tehernyi vasrakománnyal, melyet Tonkovich Grisano taná-
csos szállíttatott. Utóbbi Franciái Raimund buccarii lakost bizza meg,
hogy Velenczében kára megtérítését szorgalmazza.³

Végül ez: 1455 márczius 18-án a brindisii de Pando testvérek
egy hadi naszáddal rátámadnak a fiumei révparton (*super splagia*) a
Rocha Miklós fiumei lakos marciliánájára, bomba- és puskalövéseket
irányozva a város ellen is. A hajót gazdástul, rakományostul, három
legényével együtt elviszik magukkal. A kárvallott kereskedők erre egy
polgártásukat küldik ki Apuliába és Tarentóba, hogy ez ügyben a ta-
rentói herczegnél (*coram excelso Principe Tarenti*) számukra orvoslást
keressen. Az eredményt itt se tudjuk.⁴

Kár, hogy ez esetek jó részénél se az előzményeket, se a követ-

¹ Copia litere misse Comiti Francisco Sfortia. 1445 aug. 17. lib. civ. 232—3 l.

² U. o. 238 l.

³ U. o. 491 l.

⁴ U. o. 563 és 566 l.

kezményeket, se számos fontos mellékkörülményt nem ismerünk. Néha tán nem is iparszerű tengeri rablással, mint inkább magándifferenciák kiegyenlítésével van dolgunk, melyeknél mind a két fél azt hitte, neki van igaza s kereste a hogy tudta, az erősebb fél örök érvényű jogán.

A támadásoknál — a mint látni — velencei, márkai és apuliai kalózok szerepelnek s közönséges bárkák, hadi naszádok (barca armata), fusták és brigantinók.

4. Az üzleti élet formái.

E szakaszban elő akarom adni mindazt, amit a középkori Fiume kereskedelmi szokásairól s a kereskedését irányító és szabályozó hatósági intézkedésekről adataim alapján összeállítanom sikerült. Egy s más erre vonatkozó dolgot érintettem már az előző fejezetekben, s néha ismétlésekbe is kell esnem. Ezeket azonban el nem kerülhetem, ha csak némikép is teljes és átnézetes képet akarok adni, — melyet azonban lehetőleg rövidre fogok szabni.

A) Pénz és mérték.

Fiumében a középkorban minden kereskedelmi érintkezésnél kizárólag velencei pénz járta. Annaira járta, hogy már a XIV. században jó sikerrel *hamisították* is városunkban. 1338-ban a velencei tanács e miatt panasszal fordult Frangepán Bértalanhoz, ki akkor Fiumét elfoglalva tartotta, körülbelül ezeket irván neki: „Értésünkre esett, hogy Fiume helységben (in loco Fluminis) hamis *soldinó*-kat vésnek és vernek. Amennyivel kedvesebb és drágább nekünk te kegyelmed, annyiival inkább zokon veninők, ha ily dolog a kegyelmed területén elkövetetnék és megtüretnék.“ E végből követ is ment Frangepánhoz, hogy a panaszt szóval is előadja. Miután ez nem használt, még egy követet küldöttek hozzá. Végül a köztársaság 1339. okt. 8-án kelt levelében újból irt a grófnak: hogy miután már két követ is kérte már ez ügyben, fogassa el valahára és vettesse tömlőczre a hamispénz verőket.¹

A XV. század folyamában az összes üzleteknél ugyancsak a *velencei pénz* szerepel csereeszközként. Ugy a márkai, apuliai, mint a krajnai kereskedők ily pénzben számolnak le a fiumeiekkal. Csak nagy elvétve fordul elő a birodalmi márka, kivált a földesurasághoz való viszonylatokban. Egyetlen egyszer találjuk említve a friulai pénzt, melyet az aquileai patriarkák verettek.²

¹ A velencei levéltárban levő okmányok tartalmát közli *Ljubić* a fiumei horvát gymnasium 1864—5-iki értesítőjében: „Vladanje mletačko u Rieci“ 4—5 l. — Idézi *Rački*: Fiume gegenüber von Croatien, Agram, 1869, 2—3 l.

² Lib. civ. 626 l. „Libras 90 de moneta furlana sive de frignacüs.“ (1457. év.)

Csak a XVII. században kezdett használatba jönni az *osztrák* pénz (forint és krajczár) a velencei mellett, mely utóbbi azonban megtartotta uralmát egészen a mult század végeig. Még 1797-ben is azt proponálja Fiume kormányzója, hogy a kikötőváros számára velencei mintára *külön soldók* veretessenek, ami meg is történt.¹ Az osztrák érték csak századunk elején, a francia uralom után birta a tradíciós velencei értéket kiszorítani; ... tehát a velencei pénz Fiumében annyira mély gyökeret vert, hogy túlélte magát a velencei köztársaságot.

A velencei érték alapja tudvalevőleg az arany „*ducato*” volt — egyenértékű az *ongaro*-val vagyis magyar (kőrmöczi) aranynyal. Az arany a XV. században 6 *lirat* foglalt magában. A lira pedig 20 *soldó*-ra oszlott.² A soldónál még kisebb pénz a *denár*; csak az élelmi cikkek áránál találjuk említve forrásunkban.

Az árviszonyokat tekintve, nagyon észrevehető, hogy még Amerika felfedezése s az újvilág dus fémkészletének beözönlése előtt vagyunk. A fémnek és a pénznek aránytalanul nagy az értéke; az olcsóság mesés.

A következő illusztráló összeállításnál az aranyakat könnyebb összehasonlítás kedvéért* átszámítottam lirákra, melyek jobban megfelelnek mai pénzegységünknek, az ezüst forintnak. (1 arany à 6 lira).

Legnagyobb értéke van természetesen a nemes fémből készült ékszereknek. Erre nézve a legfrappánsabb adat: 1454-ben de Barnis Miklós *három ezüst serlegért* egy nagy, fallal kerített telket (muraleam magnam) kap zálogba. További adatok:

egy aranyozott ezüst öv értéke	456	lira
7 ezüst serleg és 10 ezüst kanál	432	„
2 ezüst serleg	71	„
1 „ „	30	„
5 aranyozott ezüst gomb	2	„ 12 soldo.

Vessük most ezt össze a *házak* árával. Fiumében kevés ház volt, melynek értéke meghaladta volna a 456 lirát, vagyis egy aranyozott

¹ *Acta gubernii Fluminensis* (az országos levéltárban) 1797. jun. 5. 93. sz. „Schon von geraumer Zeit wurde von einem der hiesigen Handelsleute der Vorschlag gemacht, dass zur mehreren Bequemlichkeit des Publikums, und selbst zum Vortheile des allerhöchsten Aerariums eine beträchtliche Summe der hier gangbaren Kupfermünze, *Soldo* genannt (... die dem ungarischen sogenannten Denarü beinahe gleichkommen) geprägt werde“ ... a cs. k. udvari kamara már intézkedett; készletben van 19—20,000 db. (30 soldó = 17 kr.)

² *Dimitz: Gesch. Krains* I. 313—4 l. — Szerinte az arany árfolyama 5—6 lira közt változott. Hogy a tárgyalt korszakban tényleg több volt öt liránál, kitűnik ebből: 1440 febr. 17-én Tinnini Pál szatócs azt vallja, hogy 48 arany és 5 lirával adós Fermói Ádámnak. (Lib. civ. 68. l.) Ha egy arany = öt lira, akkor 49 aranyat említ vala. — V. ö. *Kobler*, i. m. IV. 15. fej.

ezüst öv árát. Egy faház (domus de assidibus) 35 lirába került; de voltak más házak is, melyeket 50—70 liráért meg lehetett kapni. Voltak azután nagyobb házak 120, 340, 520, sőt 720 liráért; de csak egyetlenegyre akadunk, melynek vételára meghaladja az ezer lirát. Ez a palota Spinzich Quiriné volt, melyet tulajdonosa 1454-ben adott el a fermoi Vanni Chrisostomnak 2400 lirán (!).¹

Ezzel arányban állottak a házbérletek is. A följegyzett legkisebb évi bér $9\frac{1}{2}$ —, a legnagyobb 60 lira. Egy nagyobb ház — a várkastély mellett — melléképületekkel, istállókkal, udvarral és kertekkel, kapható volt évi 48 liráért.²

A hajók áráról már szoltottam. Itt csak összehasonlításul: nagy hajók ára 840—1500, középszerűeké 330—430 lira; egy bárka átlag 90 liráért volt kapható. A hajók tehát átlag többet érnek a lakóházaknál. Többet is jövedelmeznek, mint föntebb láttuk. (Egy brazzerai évi bérlete 36 lira; egy baragozzo útja Patrasba és vissza 720 lira.)

Lássuk most az élelmi czikkek árszabását. A hus-nak fontja (közel fél-kilo) volt:

- | | |
|---|-----------------|
| 1. Jó kövér marhahus, kos, sertés (kocza) és borjúhus | 1 soldo |
| 2. Ürü- és (kan)-sertéshus | 16 denár |
| 3. Bárány- és gödölyehus | 14 „ |
| 4. Csekélyebb minőségű marhahus, bika, tehén és kecskehus | 10 „ |
- (Tehénhus le 8, sőt 6 denárig, minőség szerint.)³

Valamivel nagyobb becsben állott a hal:

- | | |
|--|-------------------|
| 1. Finomabb fajta hal (sfoglia, rombo stb.) fontja | 2—2½ soldo |
| 2. Közepes (pl. tonhal) fontja | 1—1½ „ |
| 3. Közönséges (pl. pesce bó) | 8 denár |

(A magasabb árak a böjti időszakba voltak érvényben.)⁴

A tojás ára 5 db. után egy soldóban volt megállapítva.⁵

Kuriózumképen megemlítünk egypár zálogüzletet, melyből a különböző tárgyak értékére nézve tájékozódhatunk.

Zálogra az itt elsorolt tárgyak után a következő összegeket adták meg:

¹ Lib. civ. 525. l.

² „Domus iuxta castrum cum stabulis, domibus, curia et ortibus contiguus.” Bérbe veszi Donadovich Máté Zichover Zsigmond lovagtól oly kikötéssel, hogy a tulajdonos, valahányszor Fiuméba jön, ingyen szállhat meg benne. — U. o. 560. l.

³ 1458-iki árszabás (limitáció). — U. o. 636 l.

⁴ 1449-iki árszabás, — U. o. 1449. jan. 10.

⁵ 1440-iki rendelet. — U. o. 76. l.

Egy hajócsáklya (rampigonum a barca)	1½ lira
Négy háló	2 „
Egy kard	3 „
Egy nyilpuska (balista)	4 „
Egy sötétzöld női posztó ruha	2 „
Ibolyaszín köntös (vestis), fehér báránybőr prémmel	11 „
Világoskék posztóöltözet néhány ezüst gombbal, ráadásul egy kard	25 „
Egy szőlő	25 „
Egy ezüst serleg	30 „
Egy ház	65 „
Egy aranyozott ezüst öv	456 „

Az akkori fiumeiek gazdagsága mellett szól az a körülmény, hogy a nemes fémeknek akkor általános ritkasága mellett is a fiumei kereskedők jókora forgó tőkével rendelkeznek, még pedig jó velencei aranyakban. Mikolich Miklós, Fermoi Ádám és mások jelentékeny *készpénz kölcsönökkel* látják el a megszorult fiumei és idegen kereskedőket, sőt hűbéruraikat is. Példakép csak egypár ily kölcsönüzletet jegyeztem fel: 1438-ban Fermoi Ádám 300 aranyat kölcsönöz Donadovich Máténak; 1439-ben Mikolich Miklós 29 aranyat a curzolari ser Fortenak. Még a XIV. század végén Zovanich Quirin fiumei vámszedő 200 aranyat adott volt kölcsön hűbérurának, az utolsó Duinoi Hugónak. A hitelező utóda, Zovanich Vid tanácsos 1443-ban a fiumei kapitány (Raunacher Jakab) közbenjárásával lépéseket tesz az iránt, hogy Walseei II. Reinprecht gróftot, mint Duinoi Hugó utódát a kölcsön visszafizetésére bírja.¹ A követelés a fizetetlen kamatokkal együtt már 600 aranyra szaporodott, de még három év múlva sincs kiegyenlítve.²

A kamatláb, az akkori pénzsűkének megfelelőleg, elég magas lehetett. Tudjuk pl., hogy az itt említett utolsó Duinoi Hugó, aki meglehetősen sok adósságot csinált — nemesak Fiumében, hanem Triestben is egyebütt is — átlag 12%-ot fizetett a kölcsön vett pénzek után.³

A nagyobb kereskedőknél felhalmozott tőkékből *közzélokra* (nevezetesen vallási természetűekre) is jutott. A gazdag Mikolich Miklós 1445-ben a dóm egyik kápolnáját saját költségén restauráltatja. Alapját kirakatja arbei vörös és fehér csiszolt kővel, lépcső-feljárót csináltat hozzá, új oltárt emeltet beléje, három lépcsőfokos talapzaton. Fizet mindezt 360 lírát s a magáéból adja hozzá a szükséges követ, homokot és meszet. Ugyanő 1458-ban a dóm mellett külön kápolnát építtet. A kőműves munkáért 656 lírát fizet s ezenfelül a köveken kívül az

¹ Lib. civ. 154. l.

² U. o. 300. l.

³ Pichler: *Il castello di Duino*. 221. l.

összes építőanyagot ő szolgáltatja; viselven alkalmasint a belső berendezés költségeit is.¹

Mindamelletts tulságos nagy mértéket nem alkalmazhatunk a fiumeiek akkori vagyoni viszonyaira. A fényes és dus Velenczéhez, vagy Raguzához viszonyítva a régi Fiume jelentéktelen helységgé törpül. Nincs egyetlenegy régibb középülete, mely hajdani nagyságát hirdetné s középkori polgárainak fejlett műzslése mellett tanuskodnék. Ennek egyik oka az lehet, hogy a Fiuméba települt olasz kereskedők e várost nem tekintették végleges hazájuknak s nem ragaszkodtak hozzá a szülőhaza iránt érzett szeretet egész melegével. Innen van az, hogy Fiuménél aránylag kisebb helyek több emlékéét mutatják fel régi kulturájuknak; így az isztriai és dalmát tengerparti és szigeti városkák, melyeket a velencei uralom szorosán az olasz kulturai körhöz csatolt. Fiumében a lakosság szerfölött mobilis. Sokszor megtörténik, hogy idegen kereskedők ad hoc polgárjogot szereznek csak azért, hogy üzleti ügyeiket a városi kiváltságok élvezetében mentül kedvezőbben lebonyolítsák; aztán elmennek s nem is térnek többé vissza. 1454-ben erre való tekintetből a tanács azt végzi, hogy az ujonnan felvett polgárnak esküvel kell fogadnia, hogy legalább *három* évig fiumei lakos marad.² A Fiumében szerzett vagyon tehát — úgy látszik — sokszor visszaháramlott az olasz partokra s az ottani városok kulturáját emelte. A törzslakosság pedig — bár jobbára két nyelvű — inkább horvát még, mint olasz, s. Italia miveltségének csak némi külső mázát sajátította el. Olasz művészeti vagy irodalmi tevékenységnek semmi nyoma.

Természetszerűnek látszott előttem, hogy a pénzből a vagyoni viszonyokra, innen az átalános miveltség kérdésére térjek át. Most a pénz után szólni fogok az akkor használatos *mértékekről*.

A *súlymértékek* alapja a *font* volt (pondus). 100 font egy *mázsa* (centenarium). 1000 font egy *milliar* (milliarium). Továbbá a *salma* és a *fassius*.

Fiumében külön városi fontot használtak (pondus terre Fluminis).³ Okmányaink megkülönböztetve említik az öreg vagy nagy fontot (pondus *grossum* terre fluminis),⁴ miből következik, hogy a nagy font mellett egy közönséges vagy kis font is volt használatban.

Kobler János többször idézett kéziratí művében a későbbi századokra nézve e mértékeket így határozza meg:

¹ Lib. civ. 243—4. és 643. l. — Szerződések az építömesterrel.

² 1454 decz. 29. — Lib. civ. 548. l.

³ „Tria milliaría ferri ad pondus terrae fluminis“. Lib. civ. 113. l., „pro singulo milliarío ad pondus t. fl. u. o. 378. l.

⁴ U. o. 116, 153. l.

Öreg font (libbra grossa) = 0.477 kilogr. (közel $\frac{1}{2}$ kgr).

Kis > (> sottile) = 0.3102 > (> $\frac{1}{3}$ >).

Salma (lóteher) = 274 nagy font = 400 kis font.¹

Fassius (fascio) = $\frac{1}{2}$ salma.

² Itt okvetetlen valami számítási hiba lappang,

mert: 275 nagy font = 275×0.477 kgr. = 131.175 kgr.

> 400 kis > = 400×0.3012 > = 120.84 >

Tehát a különbség: 10.335 kgr.

L. Kobler i. m. IV, 15. fejezet.

Nem tudjuk, hogy a mázsánál és milliarnál rendesen melyik fontot vették alapul? Az okmányok nem teszik ki világosan. Ellenben tudjuk, hogy a fiumei mázsa három fonttal *többet* nyomott a velenczeinél.¹ Többet nyomott az *anconai* mértéknél is, mit onnan tudunk meg, hogy mikor a vas fiumei milliarnya 14 aranyon áll, ugyanakkor az *anconai* milliár csak $11\frac{1}{2}$ aranyba kerül.²

Az *ürmértékekről* már volt szó az olaj- és borkereskedésről szóló szakaszokban. Itt csak összefoglalást adunk.

Olajmérték:

Zubro = 100 *quarta* (1 *quarta* = 1 font + 1 unczia). Sulyra nézve a zabro tehát egyre-másra 100 fontnak, vagyis egy mázsának, 10 zabro egy milliarnak felelt meg. Rendes a milliár után való számítás is.

Bormérték:

Moggio (*modius*, *spodo*) mintegy fél akó. 1574-ig 24 boccalt foglalt magában.³ Felét tette ki az *ornának*, a mely = $\frac{9}{10}$ akó volt vagyis 45.72 liter. E szerint a *moggio* = 22.86 liter; a boccál = 0.95 liter.

Gabonamérték:

Star (*ster*, *statio*), azaz mérő. 1619-ben a fiumei star egy harmadát tette a laibachi mérőnek.⁴

Starolus (stariol) alkalmasint $\frac{1}{2}$ star, vagyis véka. A gabonánál néha idegen mértéket is elfogadnak. Így 1444-ben 500 *quarta* gabonát scrissai (carlopagoi) mértékben.⁵

Hosszmértékekül a kelméknél csak a *peciát* és *maciát* (olaszul pezza,

¹ Lib. civ. 517. l.

² U. o. 200. l.

³ Kobler, i. h. Átszámításom azon föltevésen alapszik, hogy a szerző pesti vagy pozsonyi akót értett.

⁴ U. o.

⁵ Lib. civ. 199. l.

és mazza) találjuk említve, közelebbi meghatározás nélkül. Fanemüeknél az ölet (*passus*) és lábat (*pes*).

A községi mértékek pontos és helyes alkalmazásától függött a város kereskedelmi reputációja. Azért is a városi hatóság gondosan ügyel arra, hogy e részben visszaélések ne történjenek. 1454-ben a tanács elhatározza, hogy a község mázsálója (*stadera*), melyen a vasat mérik, minden évben kijavítandó; szintugy a többi mértékek is.¹ A következő évben pedig 40 lira birságot ró mindazokra, a kik husnál, sajtnál, bornál, gabonánál vagy más árucikknél hamis mértéket használnak.²

B) *Kereskedelmi praxis.*

Az üzletéletet szabályozó külső formákra nézve a fiumeieknek kitünő iskolájuk volt. Miután a városban az olasz nyelv közönségesen el volt terjedve, az ott sűrűen megforduló vagy állandóan letelepedett velenczei, florenczi, márkai és apuliai kereskedőktől készen vehették át azokat a fejlett üzleti formákat, melyek az akkori Európa legelső kereskedő népénél, az olasznál általánosan elfogadva voltak.

A mi a kereskedés külső képét illeti, minden kiskereskedőnek megvolt a maga bolthelyisége („*apotheca*“ — innen az olasz „*bottega*“ —). A nagykereskedő raktárakban (*magacinum*) tartotta a maga áruit; a borkereskedő földszinti pinczehelyiségekben (*canipa*).³ E helyiségek az idegen kereskedőknek is rendelkezésükre állottak, míg áruikat el nem adták s ezekre nézve depót-kul szolgáltak. Ily *letét-üzlettel* több ízben találkozunk a közjegyző regestáiban. Így 1438-ban három velenczei kereskedő letétbe helyez a fiumei ser Teodoronál, Domenico fiánál: egy láda borsót és gyömbért, két zsák fehér és fekete pamutfonalat, egy fehér szappannal félig telt ládát.⁴ Néha e raktárak *bizományba* adott árukat is fogadnak magukba. 1449-ben fanoi kereskedők 40 font sáfrányt helyeznek el Mikolich Miklósnál, kit ez áru eladásával megbíznak.⁵

A régi Fiume utczái nem igen mutathattak a mai óvárosától lényegesen elütő képet. A házak már akkor többnyire emeletesek lehettek; a boltosatos földszinti helyiségek üzleti czélokra voltak berendezve.

¹ Lib. civ. 517. l.

² U. o. 1455-ik év, 550. l.

³ Mind ez üzleti helyiségeket forrásunk lépten-nyomon említi.

⁴ Unam capsam cum pipere et zinzibero et duos saccullos cum bombace fillato albo et nigro et unam capsam semiplenam saponi albo. Lib. civ. 1438. VI. 9.

⁵ U. o. 367 l.

A fiumei kereskedőre nézve már akkor is nélkülözhetetlen lehetett az irni-olvasni tudás s a gyakorlati számvetés tudománya; sőt bizonyára meg tudta fogalmazni — olaszul — a fontosabb kereskedelmi ügyiratokat is. A tárgyalt korszakban gondoskodva volt már Fiumében *iskoláról* is, hol az ifjuság ez ismeretek alapelemeit elsajátíthatta: 1453-tól kezdve többször találjuk említve a Del Bono Allegretto iskolamestert, a ki *Ragusából* származott ide (*magister Alegretus del Bono de Ragusio, rector scholarum*).¹ 1458 után ugyane minőségben fordul elő Boldizsár atya (*Dominus presbyter Baldasar, rector scholarum*).²

A fiumei kereskedők fogalmazásbeli jártasságáról tanúságot tesz néhány ügyirat, mely szószerint meg van őrizve a közjegyző hivatalos könyvében. Így 1443 október 26-án Fermoi Ádám kereskedő egy választott bíróság által létrehozott egyezséget a jegyző távollétében *olaszul* iktat be, mint egyike a békebiráknak.³ Ugyanott találjuk hiteles másolatban Spinzich Quirin kötelezőjét, melyet fia Márton fogalmazott olasz nyelven.⁴

E példák után ítélve föltehetjük, hogy a fiumei kereskedők rendszeren vezettek üzleti könyveket, még pedig az Olaszországban elfogadott minták szerint. A kettős könyvvezetés akkor még nem volt feltalálva; azt csak 1504-ben szedi rendszerbe az olasz fra Luca Paciolo: mindazáltal a különböző természetű ügyiratok kiállítása már akkor is nem csekély képzettséget kívánt meg.

E tekintetben különben nagy segítségükre volt a fiumei kereskedőknek a közjegyző, ki nagyobb hitelesség okáért a nemzetközi latin nyelven fogalmazta meg ügyirataikat. Szükség volt erre oly helyen, hol különböző nyelvű kereskedők fordultak meg s a hol a felsőbb hatóságok sem értették az olasz nyelvet.

Így Luoger (latinizált nevén de Foramine) Andrásról, ki 1454 óta Raunacher Jakab utóda a fiumei kapitány tisztjében, határozottan tudjuk, hogy nem értett olaszul. (Egy okmány világosan mondja róla, hogy *ignorat idioma ytallicum, id est linguam ytallicam*).⁵ A közjegyző által kiállított latin kötelezők, áru-eladási és vételi szerződések, elismervények, egyezségek és meghatalmazások mintául szolgálhatnak nekünk az akkori olasz kereskedelmi fogalmazványokra is. Egyszerű fordításuk által megkapjuk a közkeletű olasz formulárékat. Ez ügyiratok közös kellékei: a keltezés idejének és helyének pontos megjelölése s két vagy több

¹ Lib. civ. 509, 551, 556 l. és egyebütt.

² U. o. 602 l.

³ U. o. 268 l.

⁴ U. o. 412 l. (1450 év.)

⁵ U. o. 1454 év, 518 l.

névszerint felsorolt tanu megnevezése. A szövegben az üzlet természete szerint változó, de hasonnemű ügyekben mindig stereotyp formulák kíséretében az ügyfelek neve, illetősége, a szóban forgó pénzösszeg (többszörre arab számokkal), az áruk mennyisége és minősége, a határidő stb. A formulák annyira sablonszerűek, hogy azokat a jegyző többszörre be sem fejezi, hanem a szokásos „etcaeterával” rövidíti. Az ügy lebonyolítása után a jegyző az okiratot keresztben áthuzza s a lap szélire az illető dátum után a törlés okáról számot ad.¹

A leggyakrabban előforduló kereskedelmi ügyiratok a következők:

Áru-eladási és vételi szerződés kijelölt határidőre.

Mintája: Anno die mensis in presentibus testibus ad hoc vocatis et rogatis. Ibique (eladó neve) dare et consignare promisit (vevő neve) milliaria 8 ferri boni et bollati de Auspergo; scilicet 3 milliaria in ratione ducatorum 12 pro singulo milliari, pro quibus habere debet denarios contatos (készpénz), et 5 milliaria in ratione ducatorum 13 pro singulo milliari, pro quibus recipere debet oleum pro illo precio, quo tunc vendetur ab aliis mercatoribus etc.

Kötelező átvett áruk fizetésére.

Példa: (Dátum és tanuk). Ibique (vevő neve) sponte, libere ex certa sua scientia, non per errorem, non vi nec metu inductus, pro se suisque heredibus et successoribus fuit contentus et confessus, se iuste teneri et dare debere (eladó neve), pro se suisque heredibus et successoribus stiplanti, ducatos... boni auri et iusti ponderis, et hoc pro (ferro) quod dictus (vevő) habuit a prefato conducente. Quam pecunie quantitatem dare et solvere promisit dictus debitor prefato creditori usque ad (határidő) sub pena quarti, qua soluta et non rata maneat omnia superscripta.

Kötelező kölcsönvett pénz után (az előbbiehöz hasonló minta szerint).

Elismervény törlesztett adósságról.

Mintája: 1437. Die (15a) mensis (juli) in (terra fluminis S. Viti in publica platea) presentibus (judice Nicolao qm. Antonij et Tonsa qm. d. Nicolai, ambobus habitatoribus dicte terre fluminis, et yoaane Cermoz de Crainburch), testibus ad hoc vocatis et rogatis. Ibique (Georgius Soch de Locha) per se suosque heredes et successores fuit contentus et confessus, se habuisse et manaliter recepisse a (d. Castellino qm. Johannis de Pensauero, habitatore dicte terre fluminis) pro se suisque heredibus et successoribus stipulante, omnem et singulam quantitatem pecunie, quam ipse (D. Castellinus) dicto (Georgio) tenebatur usque ad presentem diem. stb.

Meghatalmazás követelések behajtására.

Mintája: 1435. Die (VII) mensis (madü) in (publica platea terre fluminis, in statione infrascripti Martini) presentibus (dominis Stefano Blaxonich de dicta terra fluminis, Martino aurifice de Segna. Antonio de Monteabbodo, ambobus mercatoribus in dicta terra fluminis), testibus ad hoc vocatis et rogatis et aliis.

Ibique (Antonius d. Santipaterno de Pensauero) omni via, modo, iure et forma, quibus magis et melius scivit et potuit, fecit, constituit, curavit et ordinavit (Ser Colam Antonij luce de Persanro) presentem et infrascriptum mandatum sponte suscipientem, suum verum et legitimum actorem, factorem et certum nuncium specia

¹ Formulája körülbelül ez: Anno...die...ego Antonius cancellarius cancellavri, eo quod stb. (ad instantiam debitoris stb.)

lem: presertim ad exigendum et recuperandum a (*quacumque persona sibi dare debenti* (in (*terra fluminis, Segne, Castue et ubique locorum*) omnem et singulam quantitatem pecunie et res et quecumque alia — tam cum cartis, cirographis et instrumentis, quam sine; — et de per eum receptis finem, dimissionem, transactionem et pactum de ulterius non petendo cum solennitatibus necessariis faciendum; et ad comparandum, si opus fuerit, coram quacunque regimine et iudicibus, tam ecclesiasticis quam secularibus; ad agendum, petendum et recipiendum libellos, et petitiones dandum et recipiendum; terminos et dillationes petendum; testes instrumenta et alia iura sua producendum: sentencias audiendum et eas executioni mandare faciendum; et generaliter ad omnia alia et singula dicenda, gerenda et procuranda, que in predictis et circa predicta et quelibet predictorum duxerit facienda, et necessaria ac utilia videbuntur; que et quemadmodum ipse constituens facere posset si adesset. Das et concedens eidem procuratori suo in predictis et circa predicta et quelibet predictorum *plenum arbitrium et generale mandatum*, cum plena libertate ac generali ammistratione agendi et exercendi omnia et singula scripta. Promittens eidem procuratori suo et mihi notario infrascripto, tanquam publice persone etc. (omnia suprascripta rata et grata habere?)

Nevezeteseek ezeken kívül a *társszerződéseek* (societa, societas boni et mali). Ezek természetét megítélhetjük a következő példák-ból. 1449-ben Márton Ötvös, a curzolari ser Forte és grobniki Bubich János társüzletre szövetkeznek. Közösen megrakják curzolari Páris caraccáját vassal és deszkával, hogy a rakományt előre meg nem határozott helyen eladják. A kockázat, nyereség, veszteség, a szerződő feleket egyenlő részben illeti.¹ — 1439-ben négy évi határidőre szövetkeznek ortonai Buzzi György és Márton ötvös. Utóbbi 300 aranyat vagy annyi értékű árut fektet az üzletbe; az előbbi csak utazik és kereskedik vele. (Ime a középkor *commis voyageur*-je!) A hasznon négy év elteltével osztoznak: kétharmada a principálist, egyharmada az utazót illeti.² Ugyane Márton ötvös 1450-ben beáll utazónak. Társa 214 aranyat ad, ő kereskedik vele. A hasznon feliben osztoznak.³

A *flumei kereskedők* már akkor ismerik és használják a váltót. A kereskedelmi forgalomnak e kitünően gyakorlati eszköze tudvalevőleg már a XII. század óta megvolt Florenczben s onnan terjedt tovább, mindig szélesebb körű és változatosabb alkalmazással.

Forrásunk többször említ váltókat (*litera cambij* vagy *camblii* — olaszul: *cambiale*). Igen tanulságos a következő eset, melyből kitűnik, hogy a váltóeljárás már akkor sem tért el lényegesen mai formájától. Vidonich Mór tanácsos kötelezte volt magát, hogy tartozása fejében 1448 október végeig 11 milliar vasat szállít saját kockázatára Anconába az odavaló ser Frederuzzi Lillonak, vagy pedig fizet neki 104

¹ Lib. civ. 380. l.

² U. o. 1438. VI. 26.

³ U. o. 419. l.

arany és 72 soldót. Miután ezt elmulasztotta, 1449 május 6-án megjelen Fiumében ser Giovanni Nicolai anconai lakos s elfogadás végett bemutatja Vidonichnak Frederuzzi Lillo váltóját (*presentavit quandam literam cambii dicti Lilli dicto idici Mauro.*) Minthogy pedig Vidonich nem honorálja a váltót, a forgató azt annak rendje és módja szerint megóvatolja a közjegyző előtt (*protestatus fuit contra et adversus pretactum iudicem Maurum de omni et singulo damno et interesse, camblio et recamblio.*)¹

Kiválóan érdekes a biztosítási eljárás a hajórakományoknál. Hol a hajótulajdonos, hol — megfelelő díj fejében — valamely gazdag kereskedő vállalja magára. Álljon itt például a következő szállítási szerződés: Curzolari Marino Deodát kibérli raguzai Lukács baragozzóját. A hajós kötelezi magát, hogy hajóját Fiumében vagy Buccariban fával megrakja, azt elszállítja Patrasba; ott gabonával rakodik s azt ismét Fiuméba vagy Pesaroba szállítja. Ezért kap 120 aranyat. *Biztosítékul azonban előre letesz a kereskedőnek 80 aranyat.*² Egy más hasonló esetben a hajótulajdonos csak vihar esetére biztosítja a rakományt (*solum pro tempestate maris securat.*)³ Ismét más esetben egy harmadik személy, de Barnis Miklós vállalja magára egy vasrakomány biztosítását, *hat fassius vas fejében, jót állván a teljes érték erejéig.*⁴

A tengeri közlekedésről szóló fejezetben említettünk már *rakomány* (cargo) *levelet* is, minőt kétségtelven minden nagyobb szállítmánynál kiállítottak, valamint a hatóság részéről adott *védő-leveleket* (*salvus conductus*).

A kereskedelmi levelezést nagyon megnehezítette a postaintézmény hiánya. A hatóság erre nézve úgy segített magán, hogy hivatalos levelei szállítására a város lakóit kötelezte. Fontos kiváltságnak tekintették a polgárjog megadásánál, ha az új polgár e kötelezettség alól fölmentetett.⁵ A magánember ezt nem tehette; kénytelen volt bevárni az alkalmat, míg valamely hajó vagy szárazföldi utas Fiuméből az illető helyre indult. Sürgős esetekben, ha ily alkalom ép nem volt kéznél, ugyancsak busásan kellett megfizetni a portót. Így 1437-ben Fermoi Ádám kereskedő egy levél szállításáért *nyolcz arany* díjat fizet de Zonca Nicoló tengerésznek.⁶

¹ U. o. 378. l.

² U. o. 1448 év, 353. l.

³ U. o. 1453 év, 504. l.

⁴ U. o. 1448, 355. l.

⁵ Így midőn 1438-ban Balázs csizmadia mestert a kapitány és tanács a polgárjoggal felruházta, egyuttal kimondja, hogy tiz év elteltéig az új polgár „mullo modo teneatur esse *portator literarum* seu nuncius pro parte comunitatis.“ U. o. 1438. X. 31.

⁶ U. o. 1437. VI. 24. (A két fél a *közjegyző* előtt szerződik az ügyben.)

A fizetéseképtelen kereskedő ellen hitelezői *csődöt* kértek; a csőd-eljárás megindítása a városi hatóság ügykörébe tartozott. 1444-ben csődbe kerül Donadovich Máté, miután egy hitelre vett tekintélyes vas-rakománya a kalózok kezébe esett. Hasonló sorsra jut pesaroi Castellino 1445-ben.¹ Érdekes a csődeljárás formája, mely rávezet a manap is használt *crida* etimológiájára. A *crida* (v. ö. az olasz *grido*=kiáltás és *gridare*=kiáltani szavakkal) annyit jelent, mint: kikiáltás. A fizetéseképtelenséget ugyanis a hatóság a szó szoros értelmében *kikiáltatta*, mégpedig a törvénycsarnok elé gyűlt nép előtt a városi hajdú által; felszólítván a morózus adóssá tartozásait kifizetésére egy megjelölt határnapig (rendesen két héten belül); ellenesetben felhatalmazván a hitelezőket, hogy az adós összes javait a hatóság közbejöttével kótyavetyére bocsássák.²

Még csak az üzleti okmányokban előforduló fizetési és áruszállítási határnapokról akarok szólni. A primo, medio és ultimo még nincsenek szokásban, hanem a különböző hónapokban előforduló kiválóbb szentek napjai. Bár csak találomra irtam ki a legsűrűbben előforduló terminusokat, már így is szembetűnik rajtuk valami rendszer. Mutassa a következő (nem teljes) összeállítás:

Jan. —

Febr. Hushagyó kedd (*Carnisprivium*).

Márcz. 25. Gyümölcsoltó B.- A. (*Annunciatio B. V.*)

Ápr. 24. György napja; (Husvét, Resurrectio d. J. hr).

Május, Pünkösd.

Jun. 10. Margit napja. (Vasárnap Buccariban).

Jul. —

Aug. 15. Nagy B. A. (festum S. Marie de mense Augusti).

Szept. 29. Mihály napja.

Okt. —

Nov. 11. Márton napja.

Dec. 25. Karácsony. (Nativitas domini nostri.)

¹ U. o. 213 és 239 l.

² Példa a csődeljárásra:

Crida in favorem Petri sarctoris de Jadera.

In lobia terre fluminis Sancti Viti de mandato dominorum iudicum et consilii Bosichius publicus prece comunis *alta et preconia voce* preconizavit et exclamavit, quod Mateus Cersato de dicta terra fluminis debeat coram ipsis comparere ad respondendum Petro sarctori de Jadera pro debito, in quo, ut asserit, ipsi Petro dictus Mateus tenetur, usque ad XV dies proximos futuros; quorum quinque pro primo, quinque pro secundo, et quinque pro tertio et peremptorio termino assignaverunt. Aliter elapso dicto termino suprascripti domini dabunt licentiam dicto Petro, quod possit incantari et subastari domum dicti Matei, tanquam pignus suum, eius contumacia non obstante. 1447 jan. 26.

C) *Hatósági intézkedések a kereskedelem érdekében.*

A *kereskedelmi politika*, — lényegét s nem a modern kifejezést tekintve, — egyáltalán nem volt ismeretlen fogalom a középkorban. E téren az alattvalók érdeke mindenkor találkozott az uralkodókéval, kik igen jól felfogták, hogy az alájuk vetett városok kereskedelmének emelésétől függ saját adó- és vámjövedelmük gyarapodása.

Felfogták ezt a Walseei grófok is. Nem egy intézkedésük bizonyítja, hogy e részben koruk és feladatuk magaslatán állottak.

Legtöbbet köszönhetett e tekintetben Fiume Walseei II. Reinprechtnek s Reychenburger János duinoi kapitánynak, a karsti dominiumok főkormányzójának, ki mindig szívesen közbenjárt a város érdekében. Láttuk, hogy e II. Reinprecht (Ramberto) a Frangepánok példájára 1431-ben és 1442-ben formális kereskedelmi szerződéseket köt Velenczével, melyek elég tág teret engednek Fiume forgalmának.¹

De itt nem állapodott meg Walseei II. Rambert gróf gondoskodása az alája vetett kikötő felvirágzásáról. A fiumeiek ugyanis, látván azt a helyes érzéket, melyet hűbéruruk közös érdekük iránt tanusít, megragadták a kedvező alkalmat, hogy tőle szabadalmaik öregbítését kinyerjék. 1439-ben — hogy kívánalmaiknak annál nagyobb nyomatókot adjanak — ünnepies *népgyűlést* tartottak a *dómban* (plenum et generale consilium totius populi terre fluminis), s innen kérelmezték kiváltságaik gyarapítását, — első sorban a szabad *vásár jogát*.²

E lépést teljes siker koronázta. Öt év múlva (1444. máj. 27-én) Fiume a Walseei gróftól *nagy kiváltságlevelet* nyert, melynek főbb határozmányai a következők:³

1. *Adó*: A hűbérur egyszer s mindenkorra lemond a fiumei lakosok által eddig fizetett adóról. Ez adó, a „collecta marcarum“ vagy „collecta domini“, évenként néhány ezer lirát tehetett ki. Egy-egy lakosnál évenként 1 lira és 4 lira között változott.⁴ Ez arányokból következtetve alkalmasint fejadó volt; talán $\frac{1}{2}$ vagy 1 lira fejenként. Hogy a hűbérur e nem megvetendő jövedelmi forrásról lemondott, amellet bizonyít, hogy elegendő kárpótlásra számithatott a folyton

¹ L. az első közleményt az I. füzet 7. lapján.

² „quod fierent nundine singulo anno semel, libere et franche.“ Lib. civ. 1439. I. 18.

³ A kiváltságlevél teljes szövege u. o. 175—6. l.

⁴ 1441-ben Vid Szabó 2 évi hátraléka 5 lira

Cigantich Ágnes 1 évi hátraléka 1 lira;

Zárai Demjén tanácsos 1 évi hátraléka 4 lira;

1444-ben Srignei Radoia hátraléka 2 lira 15 s. U. o. 716. l.;

növekvő vámjövödelemből. A tized-adó azonban — a természetények után — érintetlen maradt.

2. *Vám*: az új kiváltság szerint is marad a *régi*; vagyis tengeri behozatalnál és kivitelnél egyaránt $2\frac{1}{2}$ arany. Fizetik úgy a fiumeiek, mint az idegenek.

Többet nem mond a szákszavu kiváltságlevél. Az egykoruak amugy is tudták, mi után számítandó az a $2\frac{1}{2}$ arany. De egy kis utánjárással megtudhatjuk mi is. Triesztben ugyanis e korszakban *negyvened* vámot („quarantesimót”) fizettek.¹ Nálunk s egyebütt is ez volt a vám szokásos aránya; csak az ujkorban ment fel egy harminczadra. Ezek szerint Fiumében is a $2\frac{1}{2}$ arany száz arany érték után számítandó, a mi épen $= \frac{1}{40}$.

A csempészökre — kik ugyanis az árut a várostól félreeső helyen veszik át s a fiumei vámszedő hivatal megkerülésével szállítják odább — szigorú büntetést ró a kiváltságlevél. Ezek ugyanis 5 arany bírságot fizetnek a csempészett áru minden száza után (pro singulo centenario). Tehát a rendes vám kétszeresét.

A szárazföldi vámról nem szól a szabadalom. De hogy ilyen is volt, kitünik forrásunk különböző helyeiről. Így pl. a Laibach felé exportált olaj és füge szintén fizetett vámot.² Hasonlóképen a Horvátországból jövő faárúk és viasz.³ A kiváltságlevél hallgatása tehát itt arra magyarázandó, hogy a szárazföldi vámról nézve az uraság a szabad rendelkezés jogát fentartja magának.

A vám beszedésére s a forgalom ellenőrzésére az uraság állandóan *vámszedőt* („daciariust”) tart Fiumében. Ilyenekül említvük: még 1400 előtről, az utolsó Duinoi idejéből Zovanich Quirin és Antolinich Quirin;⁴ 1441-ben s az előző és követő években Mikolich Miklós; 1447-ben Burffl Albert (neve után ítélve német ember); 1456-ban Tonkovich Grisano, fiumei tanácsos; 1458-ban a trieszti Pellegrini Máté. Tehát fiumeieket és idegeneket váltakozva találunk e tisztségben. Rendelkezésükre állott — alkalmasint a csempészet megakadályozására — az „a Quarnero őrizetére rendelt gálya” (galea ad custodiam Quarnarii deputata) „fináncaival” együtt, mely 1458-ban a fiumei Kontovich György marciliánáját elkobozta.⁵

Szokásban maradt különben, hogy az uraság egyes fiumei lakoso-

¹ Kandler: Storia del consiglio dei Patrizi. 46 l.

² Lib. civ. 89. l. (1440. év), 365 l. (1449. év).

³ Lib. civ. 1451, 424 l.

⁴ Ezt nem a liber civilium említi, hanem — a bécsi csász. levéltár okmányára hivatkozva — Pichler i. m. 221 l.

⁵ Lib. civ. 1458, a 644 l. után.

kat a vámfizetés alól részben *fölmentett*. Így 1449-ben De Barnis Miklóst a Fiuméból Laibachba szállítandó olaj és füge után.¹

3. *Vásárjog*. Az 1444-iki kiváltságlevél megadta Fiuménak az 1439-ben kérelmezett vásárjogot is. Ennek értelmében a fiumei országos vagy inkább *nemzetközi* nagy vásár egy teljes hétig tartott. (Nevét a Keresztelő Sz. János napjától — június 25. — vette; kezdődött *3 nappal előtte, végződött* 3 nappal utána; tehát egészben június 22-étől bezárólag 28-áig tartott.) A vásárra hozott és onnan elvitt áruk mind vámmentesek voltak, kivéve a három legfontosabb cikket: a vasat, bőrkötet, úgy — nyers, mint cserzett bőrkötet (*pelles crude et magre*) és az olajat. Ez tehát szabad vásár, u. n. *fiera franca* volt. A vásáridő előtt vagy annak eltelte után azonban valamennyi behozott és kivitt áru tartozott a szokott vámot fizetni.

E vásárt azóta rendszeren tartották Fiumében. Említve találjuk a *János-napi* vásárt (nundine S. Johannis), egy 1455-iki okmányban, mely egy ott kötött gyapjuüzletről szól.²

4. *Idegenek jogügyei*. Ugyane kiváltságlevél szabályozza még a Fiumében tartózkodó idegenek jogviszonyait. Legfontosabb intézkedése: hogy ezektől Fiumében csak akkor szabad adósságaikat behajtani, ha az az adóslevélben egyenesen ki van mondva; vagy pedig ha az adósság Fiumében köttetett. Továbbá: hogy *bűnügyekben* az idegenek ellen úgy kell eljárni, mint a hogy illetőségi helyük a fiumeiek ellen eljárni szokott — vagyis a reciprocitás elve szerint.

Ezek az 1444-iki kiváltságlevél határozmányai, melyek azonban korán sem meritik ki a fiumei kereskedelemre vonatkozó összes hatósági intézkedéseket.

Láttuk például már a megelőző szakaszokban, hogy a helyi hatóság korlátozza a bor behozatalát; eltiltja a gabona kivitelét; fölügyel a sulyokra és mértékekre; rendeletileg szabályozza a helyi árakat; megtorlást gyakorol a fiumei kereskedőknek okozott károkért; a hűbérurttól engedményeket iparkodik szerezni. Szóval tervszerűen irányítja és szabályozza a kereskedés menetét.

Kiegészítésül még egy pár rokon természetű hatósági intézkedést akarok említeni.

Így pl. találkozunk egy hatósági rendelettel, mely akadályozni iparkodik a szomszéd horvát területtel — vagyis Frangepáni uradalommal — való kereskedelmi érintkezést. Ugyanis Habsburgi Albert király halála óta, — mivel III. Frigyes Magyarországra való igényeit meg nem való-

¹ U. o. 365. l.

² Lib. civ. 571. l.

síthatta, — az Ausztria és Magyarország közötti viszony ellenségesre változott; s az általános politikai helyzet a tengerparton is éreztette hatását. Már 1441-ben a tanács eltiltja a lakosokat attól, hogy a Fiumarán — vagyis osztrák-magyar határon — átkeljenek, . . . száz arany birság terhe alatt. Ha valaki a tilalom ellenére is átkel — ugymond a végzés — s a Frangepánok területén valami baja esik, a tanács nem fog vele törődni (nolunt se de ipso impedire).¹

A tilalmat azonban nem igen tarthatták tiszteletben; itt is bevált a közmondás: „Legge fiumana dura una settimana.“ (Fiumei törvény, egy heti érvény.) Évkönyvünk ugyanis följegyzi, hogy 1444. Mária menybermenetele ünnepén a Fiumára tulsó partján a tersattoi kapitány emberei s néhány fumei lakos összeverekedtek (*advenit discordia inter famulos Capitanei Cersati et aliquot cives nostros*); még pedig egy résztvevő tanu vallomása szerint Mikolich Miklós tanácsos ösztönzésére.²

A várnai csata után Hunyady János kormányzó haddal támadt Ausztria ellen s 1446-ban a közeli Krajnát is pusztította.³ Az esemény hatása látszik meg a fumei tanácsnak ugyanez év december hó 4-én kelt rendeletén, mely eltiltja a Horvátországból való árubehozatalt. „Senkinek sem szabad — így szól a végzés — a folyón túl a tersattoi oldalon hust, bort, gabonát, hüvelyes veteményt, olajat, vasat, aszalt fűgét, vagy más effélét vásárolni. (Birság: 50 lira).“⁴

Egy másik intézkedés az *árszabásra* vonatkozik. Láttuk már, hogy egyes fontos élelmi czikkekre — husra, halra, tojásra maga a tanács állapítja meg a helyi árakat. A többi árukra nézve ugyan szabad kezét enged a kereskedőknek, de az árak emelését csak úgy engedélyezi, ha ezt a hatóságnak egy héttel előbb bejelentik.⁵

Ez intézkedés 1443-tól kezdve ez egész korszakon át érvényben marad, amint számos esetből látjuk. Így 1447-ben riminii Piermatteo Barulich Vid bíró előtt bejelenti, hogy gabonáját 8 nap mulva drágábban fogja adni. 1455-ben Fanoi Ferencz jelenti, hogy egy hét elteltével magasabb áron adja az olajat; addig is zárva tartja az üzletét. Példáját követi Samburich Justus. Még ugyanez évben újra följebb verik az olaj árát az elébb említettek és fermoi Pierpaolo. A következő évben az

¹ Lib. civ. 98. l.

² U. o. (1444. év).

³ Dimitz: Gesch. Krains I. 270. l.

⁴ Lib. civ. 310. l.

⁵ „nulla persona audeat . . . ponere aliquam rem in maiori precio quam prius vendiderit, nisi prius notificet dominis indicibus, sub pena librarum 8 parvarum. Et quod scribere faciat diem, qua se presentaverit; his peractis, *elapsis octo diebus* valeat vendere in cariori foro.“ 1443-iki tanácsvégzés.

olajra nézve szintén áremelést jelentenek be Filipus stacionarius és sanseveroi (apuliai) Rosa Giovanni; 1458-ban ugyancsak az olaj árát emeli s erről előzetes jelentést tesz de Barnis Miklós¹ — (Ez általános áremeléseket megelőzőleg volt 1453 és 1454-ben az olajárak legnagyobb depressziója; — a nagy *baisse*, mely az olaj árát a 34-es átlagról egész 20 aranyig vitte le milliaronkint; ez áremelések fokozatosan ismét felviszik 30—40 aranyra.)

* * *

Ezzel jóformán teljesen kimerítettem Fiume XV. századbeli kereskedelmére vonatkozó adatkészletemet, mely az 1461-ik évig örvendetes bőséggel állott rendelkezésemre. 1460 óta szomorú idők következtek be a kikötő városnak addig virágzó forgalmára, melynek a középkor vége felé már nagy akadályokkal kellett megküzdenie. Pozitív, részletes forgalmi adataink, melyek Fiume kereskedelmének fokozatos hanyatlását föltüntetnék, — fájdalom — nem maradtak fenn erről a korról; Mátyás király koráról. Bizonyos azonban, hogy a Mátyás király trónra lépte után bekövetkezett politikai konstellációk csak kedvezőtlenül hathattak Fiume kereskedelmére. Különösen éreztethették hatásukat a kikötő város életében a következő események:

Mátyás ismételt háborúi Frigyes császárral. A nagy király mindannyiszor kiterjesztette hadi és diplomáciai terveit Fiuméra is. Ugy látszik, *Trieszt és Fiume elfoglalásával akarta a magyar tengeri kereskedelmet az elveszett Dalmáciáért kárpótolni.* A határos Fiumét három ízben is megtámadta, de bevennie nem sikerült.²

A törököknek 1470 óta csaknem évenként ismétlődő becsapásai Fiume mögött Krainába, Triesztig és Friaulig. Noha egyetlenegy adatunk sincs arra, hogy a török egészen Fiume falai alá jött volna, e betörések kétségkívül tetemes kárára voltak a város szárazföldi kereskedésének.

Ami azonban Fiume egykor virágzó kereskedésének a végső kegyelemdőfést megadta, az III. Frigyes császárnak azon intézkedése, melylyel a tengeri kereskedelemre nézve *kizárólagos monopoliumot adott Triesztnek* Fiume rovására. 1489-ben ugyanis e császár elrendelte, hogy tartományaiból az összes tengeri export-kereskedésnek *Trieszten* kell átmennie. 1493-ban pedig e kiviteli monopoliumot megteremtette, legalább a fő import-cikkre nézve, a behozatali monopoliummal. Meghagyta ugyanis, hogy az olaj *behozatalának* is Trieszt felé kell történnie; az osztrák tarto-

¹ Lib. civ. 319, 580, 586, 593 és 638 l.

² V. ö. Fraknoi: Mátyás király 308, 378. és 385. l. — Vassilich. Giuseppe, „L' ultimo de' Frangepani“ (Archeografo triestino, XVIII. évf. I. k.).

mányokba nem volt szabad olyan olajat befogadni, mely nem ment keresztül a trieszti vagy duinói vámon.¹

Ez időben nem volt már, aki Fiumét a trieszti monopolisztikus törekvései ellen megoltalmazta volna. A Walseei ház kihalt, s Fiume 1467-ben közvetlen osztrák fejedelmi birtokká lett. Az átmeneti állapot bizonytalanságát a császári udvarnál már régóta bejáratos trieszti kereskedők ügyesen kihasználták, hogy Fiume kényelmetlen versenyétől egyszer s mindenkorra megszabaduljanak. Fiuménak azután nem maradt egyéb keresetforrása, mint a hajóépítés meg a . . . csempészet. Az 1537 óta Zengbe települt uszkok, kalózok nemsokára gondoskodtak arról, hogy ez utóbbi keresetág — az általuk ejtett gazdag zsákmányok becsempészésével — előre nem sejtett arányokat öltönn, s a-fiumeieket legalább némileg kárpótolja az elveszett szabad kereskedésért.

* * *

. . . Közzétettem e tanulmányomat, mert azt hittem, nem lesz minden érdek nélkül való e folyóirat olvasóira nézve, ha részletesen megismerkednek egy középkori Adria-parti kereskedő város típusával, mint a minőkkel akkor és régebben hazánk is birt. Zeng, Zára, Trau, Spalato kereskedése és mindennapi élete szintoly formákban mozoghatott és átalánosságban ép oly képet nyújthatott, mint Fiumeé. A magyar nemzet, fájdalom oly régen elvesztette s oly soká nélkülözötte az oczeanikus kultúrával való összeköttetést, hogy az azzal összefüggő fogalmak és képzetek majdnem teljesen kiestek eszmeköréből. E tekintetben ropant sok a pótolni valónk. S talán e dolgozat is hozzá fog járulni ahhoz, hogy látókörünket ez irányban kibővítse s ébren tartsa bennünk azt a sóvárgást a világokat elválasztó és összekötő tenger iránt, mely annyira jellemző sajátsága a régi és modern kulturnémzeteknek.

¹ Kobler i. m. IV. rész, 14 fejezet.