
REFLECȚII PE MARGINEA MARELUI COMERȚ ÎN EVUL MEDIU

Virgil Ciocîltan

Comerț și putere politică

Ideea fundamentală, în jurul căreia gravitează considerațiile de mai jos, este dedusă dintr-o serie de realități recurente în rețeaua comerțului eurasiatic în intervalul 1204-1453, anume raportul de determinare reciprocă dintre marele negoț și puterea politică.

Desigur, această concepție nu este nouă și, pornind de la situații diferite, reductibile însă la aceeași „serie fenomenală” (A. D. Xenopol), a fost exprimată în diverse chipuri, care arată în fond unul și același lucru: interdependența dintre stat și comerț în Evul Mediu.

Astfel, pornind de la examinarea relației strânse între geneza, apoi consistența statală și venitul vărsat de comerț în vistieria domnilor români, N. Iorga a definit lapidar și memorabil acest raport: „drum și stat”. Fecunda sa constatare, reluată și completată ulterior de alți istorici (precum Ș. Papacostea) evidențiază legătura determinantă între volumul comerțului de tranzit și puterea statală, exprimată, între altele, prin gradul înalt de centralizare. Figuri reprezentative pentru această stare de lucruri au fost, de exemplu, Basarab „Întemeietorul” – care a oferit regelui Ungariei, Carol Robert, impresionanta sumă de 7.000 mărci e argint, adică 1.200 kg de argint pur –, Mircea cel Bătrân și Ștefan cel Mare. *Per a contrario*, de îndată ce marele comerț și-a redus contribuția la „buget”, puterea centrală s-a contractat, în locul marilor personalități de tipul celor citate au apărut „domni slabi”, controlați de facțiuni boierești, definatorii pentru așa-zisele „regimuri nobiliare”.

În măsura în care documentația este suficientă, acțiunea acestei „legi” devine evidentă mai cu seamă în momentele în care aportul marelui negoț la vistierie este întrerupt dintr-un motiv sau altul. Iată câteva exemple edificatoare pentru legătura simbiotică între puterea statală și comerț:

- „Puterea merovingienilor a scăzut și a pierit pentru că a scăzut comerțul; scutirile acordate nobilimii au fost consecința” (H. Pirenne).
- Întreruperea comerțului cu sclavi cumani pe drumului selgiucid (Sinope-Sivas-Kaiseri-Antalia) de către ilhanul Hülegü în 1262 a inaugurat ultima fază a declinului sultanatului turc din Asia Mică.
- Ilhanul Ahmad Tekudar îl socotea pe negustor drept „fundament al statului”; corupția generalizată și insecuritatea agenților comerciali străini au generat o criză economică profundă, care a condus, odată cu dispariția ultimului suveran mongol din Iran, Abū Sa‘īd, la prăbușirea statului.

- Distrugerea centrelor comerciale ale Hoardei de Aur în 1396 de către Timur Lenk a antrenat declinul ireversibil al statul tătar, urmată de fragmentare lui în state așezate în jurul unor centre comerciale (Krâm, Astrahan, Kazan).
- Cucerirea Chiliei și Cetății Albe de către sultanul otoman Baiazid II în 1484 a redus drastic veniturile domnești și a deschis cale spre „regimurile nobiliare” în Țara Românească și în Moldova.
- Cucerirea Egiptului în 1516/7 de către sultanul otoman Selim I Yavuz a fost un efect al loviturii comerciale administrate de portughezi sultanatului mameluc prin drenarea fluxului mirodeniilor și al spițeriilor, care treceau prin marea Roșie spre Alexandria, spre Europa prin circumnavigarea Africii (Bartolomeu Diaz, 1488: Capul Bunei Speranțe; Vasco da Gama, 1498: Indii; în scurt timp, unele produse orientale se desfăceau la Lisabona cu $\frac{1}{4}$ din prețul practicat la Alexandria; venețienii l-au avertizat în 1503 pe sultanul din Cairo asupra pericolului portughez; intervenția maritimă a mamelucilor împotriva lusitanilor a rămas fără efect).

Desigur, comerțul nu a fost pretutindeni și totdeauna nici unicul, mici măcar cel mai important reazem al puterii statale. Exemplele amintite mai sus se înscriu doar ca o speță în definiția generală formulată de V. I. Lenin: „Politicul [= puterea, n. n.] este expresia concentrată a economicului”¹. În principiu, orice sursă de venit poate constitui, dacă îndeplinește anumiți parametri valorici în anumite circumstanțe economice, fundamentul unui stat, pe care deținătorii puterii se străduiesc, firește, să o maximizeze sau cel puțin să o întrețină. Un exemplu clar, care demonstrează această relație simbiotică, anume, în cazul dat, politicul la remorca economicului, este oferit de o declarație a ministrului rus de externe în 2007: „Politica Rusiei este politica Gazpromului”. Interdependența a fost pusă în lumină din alt unghi de vedere de disidentul și gânditorul politic Vladimir Bukovski: „Dacă prețul petrolului scade, Rusia se fărâmițează”.

În loc de hidrocarburile atât de valoroase din zorii epocii moderne până astăzi întrucât sunt indispensabile vieții economice și sociale de pretutindeni, statele industriale mai puțin dăruite cu bogății naturale își află suportul economic de bază în propriile produse manufacturate, pe care le impozitează de cum părăsesc porțile fabricii și intră în circuitul comercial ca mărfuri. Tranzitarea unor teritorii statale străine până la destinatar este și ea aducătoare de venit. Cu riscul unei generalizări poate excesive, se poate afirma că majoritatea statelor medievale, mari sau mici, dintre Atlantic și Pacific au avut în exploatarea comerțului de tranzit principala sursă de venit. Gradul superior de dependență a suveranului în Evul Mediu de comerț este explicabilă prin contribuția superioară a acestei ramuri economice la „buget” față de altele, în speță agricultura și meșteșugurile,

1 „Politicul este în societate ceea ce este energia în fizică” (Bertrand Russel), în timp ce „Politica este ansamblul modalităților de exercitare a puterii”(Max Weber).

incomparabil mai plăpânde decât în zilele noastre din cauza productivității extrem de scăzute. Nu este de mirare că de la Cinghiz-han la Timur Lenk și Mehmed II toți marii depozitari ai puterii au fost protectori și promotori ai negoțului în spațiul eurasiatic.

*

Câteva lămuriri teoretice suplimentare, însoțite de exemplificări concrete din perioada mongolă, clarifică mai îndeaproape funcționarea acestei interdependențe.

Nu începe îndoială că din China până în Europa centrală și la țărmul Mediteranei, bogățiile jefuite au „hrănit” elanul combativ al oștilor mongole. Mai mult, pe măsură ce resursele creșteau odată cu progresul cuceririlor, această întreprindere, gândită și executată la scară intercontinentală, a angrenat în chipul unei avalanșe mijloace materiale gigantice și mase de oameni imense. În mobilizarea acestui potențial uriaș pentru război, Cinghizhanizii s-au dovedit maeștri neîntrecuți.

Acțiunile în forță de acaparare a prăzii au avut însă un inconvenient grav chiar pentru invadatori: masacrele și jafurile, la care s-au dat peste tot oștile mongole, au provocat distrugerea, adesea ireversibilă, a surselor existențiale, ceea ce silea căpeteniile militare să-și îndrume oamenii în căutarea prăzii spre noi și noi orizonturi. Limite obiective au făcut ca haniii mongoli să nu se poată achita de această sarcină nici zi de zi în vremea marilor cuceriri și, evident, nici la nesfârșit. Scadența avertismentului adresat marelui han Ögödei de unul dintre sfetnicii săi, potrivit căruia „imperiul a fost creat de pe cal, dar nu poate fi guvernat de pe cal”,² era implacabilă.

Deși mai puțin spectaculos, virtuțile de conducători ale suveranilor mongoli s-au manifestat cu tărie și în timp de pace. Meritele lor de organizatori pașnici sunt cu atât mai remarcabile cu cât problema cronică a surselor de existență pentru slujbașii lor militari și civili devenea acută după încetarea operațiunilor armate. Stabilitatea puterii, susținută de însăși dinamica expansiunii – fenomen comparabil cu echilibrul bicicletei, care se menține doar în mers –, trebuia asigurat cu alte mijloace și în alt mod.

Procesul de conversiune a economiei de război într-un sistem de exploatare rațională a resurselor umane și materiale a început de timpuriu, a fost lung, sinuos și nu a reușit niciodată să înlăture structura fundamental militară a imperiului, respectiv a statelor mongole succesore. Încă din vremea expansiunii a luat ființă un aparat administrativ, amplificat și perfecționat progresiv. Deservit de un personal preponderent de cultură musulmană sau chineză, el a fost destinat primordial să colecteze resurse pentru vistieria hanului. Recensământul populației de pe tot cuprinsul imperiului, înfăptuit în scopul impozitării ei din dispoziția marelui han

2 GrouE 321.

Möngke la mijlocul secolului XIII,³ este expresia cea mai desăvârșită a acestei preocupări stăruitoare.

Oricât de eficient ar fi lucrat acest aparat – ceea ce nu a fost decât rareori cazul⁴ –, sărăcia cronică a contribuabililor rurali și urbani, agravată dramatic de devastările din timpul invaziei și de extorsiunile sălbatice care i-au urmat, a fost o realitate dură, cu repercusiuni severe asupra echilibrului între venituri și cheltuieli.⁵ Un dezavantaj suplimentar în această privință a rezultat din faptul că majoritatea dărilor erau efectuate prin forța lucrurilor în produse naturale.⁶ Or, tocmai de lichidități și de obiecte prețioase au avut neconținut nevoie hanii – și tocmai de ele au dispus mereu în cantități insuficiente.

În cea mai autentică tradiție „barbară”, aceste valori concentrate au fost – după cum mărturisesc destule izvoare – și pentru suveranii cinghizhanizi mijloace de plată preferențiale.⁷ Pe lângă alți „bugetivori” mai mărunți, corpul militar – supraponderal în raport cu baza economică – a fost principalul consumator, veșnic nesătul, al acestor bunuri.⁸ Fie că a fost vorba de imperiul unitar aflat la apogeul puterii sale,⁹ fie de fragmentele rezultate din dezmembrarea sa,¹⁰ un viciu intern le măcina inexorabil forțele: veniturile hanilor nu țineau pasul cu cheltuielile, la care îi

3 AllSI 116-143 (cap. 5: *Population Registration*), 144-188 (cap. 6: *Taxation*).

4 Corupția și abuzurile autorităților locale au fost o plagă omniprezentă, față de care măsurile de asanare venite de la centru au fost de obicei fără efect (vezi *ibidem*).

5 SpulM 248: „Cingiz Hans und Hülägüs Züge hatten der finanziellen Kraft der von den Mongolen eroberten Länder ebensowenig Wunden zugefügt wie zahlreichen anderen Bereichen des öffentlichen Lebens. So war das Ilchan-Reich von vornherein in geldlicher Hinsicht infolge des Mangels an steuerzahlender Bevölkerung auf eine ziemlich schwache Grundlage gestellt und ein wesentlicher Teil der Bemühungen zur Wiederbesiedlung und Urbarmachung des Landes kann nur dem Bestreben zugeschrieben werden, diesem Übelstand abzuweichen”. După constatările bine informatului învățat sirian de la mijlocul secolului XIV, Ibn Fadl Allāh al-Umarī, situația finanțelor a fost și mai precară în Hoarda de Aur: „Hanul Hoardei de Aur nu dispune nici de venituri și beneficii din impozite atât de mari, nici de orașe și sate atât de numeroase ca suveranul statului mongol din Persia” (UmarL 136).

6 AllSI 144-88.

7 Tradiția a supraviețuit și în Ilhanat, deși aici impactul civilizației persane a fost masiv. Astfel, ilhanul Ghazan a numit doi supraveghetori ai trezoreriei, „1. für seine Juwelen und seine Kleider und 2. für die Staatsgewänder, d. h. für Bestandteile des Staatsschatzes” (SpulM 248).

8 Conform unei mărturii contemporane, chiar în „pastorală” Hoardă de Aur, trupele, „nenumărate”, primeau din partea hanului „numai bani peșin” (UmarL 144, 147).

9 Aflat în criză de „numerar”, Batu i-a cerut marelui han de la Karakorum 10.000 de lingouri de argint ca să cumpere perle. Deși îi datora tronul și relațiile lor erau optime, Möngke i-a trimis doar 1.000 și sfaturi de cumpătare (AllSI 58).

10 De pildă în Hoarda de Aur, ajunsă în timpul domniei hanului Özbek în faza maximei ei dezvoltări. Despre acest suveran giucid, al-Umarī3 declara: „Cu supușii săi și cu toți călătorii este prietenos, dar nu împarte daruri cu prea multă mărînimie, deoarece, chiar dacă ar dori [să fie generos], veniturile țării sunt neîndestulătoare” (UmarL 137).

obliga condiția lor de suverani. Acest decalaj s-a aflat la obârșia unor crize, care au dus statul în pragul falimentului.¹¹

În această situație nu poate mira faptul că, prin volumul și specificul contribuției sale la un buget veșnic insuficient, negustorul a fost considerat salvator al finanțelor. Ilhanul Ahmad Tekudar exprima în acest context o opinie cu siguranță larg împărtășită de Cinghizhanizi când îl socotea pe negustor drept „fundament al statului”.¹² Încă mai bine plasat datorită întinderii stăpânirilor sale pentru a emite o judecată globală asupra agenților marelui comerț eurasiatic a fost Timur Lenk. Acest „cuceritor al lumii”, care s-a străduit din răputeri, programatic, să reconstituie imperiul mongol, afirma curând după victoria de la Ankara (1402) într-o scrisoare adresată lui Carol IV, regele Franței, că negustorii se află la originea prosperității generale și din acest motiv îl invita ca împreună să le ofere protecție.¹³

Conduita emirului din Samarkand față de această categorie profesională nu era deloc o inovație în materie: înaintașii săi mongoli au marcat prin aceeași atitudine proteguitoare – aflată în contrast izbitor cu barbariile lor fără seamăn – una dintre cele mai luminoase pagini istorice. Cele mai diverse izvoare prezintă, deplin concordant, această predispoziție care i-a caracterizat pe toți hanii, de la atotputernicii capi ai împărăției până la cei mai șterși veleitari din vremea decadenței.¹⁴ Nici un efort nu a fost cruțat pentru a încuraja în fel și chip activitatea comercială: de la accesul fără opreliști al

11 Semnificativă în această privință a fost și introducerea bancnotelor de hârtie în scopul redresării situației financiare dezastruoase a Ilhanatului: „Nach der Einführung der Scheine September/Okttober 1294 war alles Gold und Silber bei Todesstrafe ablieferungspflichtig”; această măsură forțată de umplere a trezoreriei a avut urmări diametral opuse celor scontate, deoarece „führte sogleich zu einem vollkommenen wirtschaftlichen Zusammenbruch” (SpulM 252). Reformele ilhanului Ghazan, făcute pe baze mai sănătoase, au stăvilat doar o bucată de vreme declinul statului mongol din Iran, succesorii săi fiind incapabili până la prăbușirea finală (1335) să înlăture sau măcar să reducă izvorul tuturor relelor: „Trotz Ghazans Maßnahmen zur Hebung der Steuer- und Finanzkraft waren schon unter Ölgäitü die Ausgaben für die Heere wieder höher als die Einnahmen. Unter Abu Sa’id haben sich die Verhältnisse sicher nicht gebessert” (*ibid.* 249). Cauzele economice ale decăderii Hoardei de Aur sunt tot atât de evidente.

12 MufaB II 506: „Nous avons rendu toute la liberté de transit aux marchands, sur lesquels repose la prospérité des empires”; această traducere atenuează rostul negustorilor, marcat în originalul arab de sensul cuvântului *imara*, care înseamnă „Gebäude, Bau, Grundstück” (WehrW 578); mai apropiată de înțelesul primar este interpretarea lui SpulM 357, care îi prezintă pe agenții comerciali ca „Grundlage des Reiches”.

13 CharN CXVII: *Oportet praeterea mercatores vestros ad has partes mitti, ut quemadmodum illis honorem haberi et reverentiam curabimus, ita quoque mercatores nostri ad illas partes comeent; et illis honor ac reverentia habeatur, nec quisquam vim aut augmentum eis faciat, quia mundus per mercatores prosperatur.*

14 Consensusul surselor este un loc comun în istoriografia domeniului; vezi, între alții, SpulM 388 (considerații generale) și GrIaH 62-64 (referiri la Hoarda de Aur). Chiar atunci când s-au războit cu negustorii, atitudinea hanilor nu a fost principial ostilă comerțului; exemplul asalturilor tătarilor lui Geanibek la mijlocul secolului XIV asupra genovezilor și venețienilor din Caffa și Tana – una dintre cele mai mari și mai reprezentative agresiuni de acest gen – este edificatoare (v. PapaT 201-207 și CiocM 182-201).

străinilor în aria lor de dominație¹⁵ până la garantarea securității călătorilor și asigurarea condițiilor necesare transportului, la care se adaugă, firește, un regim vamal convenabil – orice mijloc capabil să intensifice traficul de mărfuri a fost socotit bun.¹⁶

Amploarea singulară a comerțului transcontinental în epoca Cinghizhanizilor este dovada evidentă și incontestabilă că stăruințele hanilor au fost încununuate de succes. Dimensiunea realizărilor este la rândul ei un indiciu al constrângerii economice care i-a silit pe suveranii mongoli să lucreze totdeauna și peste tot în favoarea negustorilor. Pentru a evalua însă exact gradul de dependență a unuia sau a altuia dintre Cinghizhanizi de beneficiul realizat din exploatarea comerțului este nevoie să fie stabilită ponderea sa relativă în balanța de venituri și cheltuieli. Din păcate, asemenea calcule sunt excluse, deoarece informațiile de ordin cantitativ nu oferă nici măcar excepțional posibilitatea unor astfel de estimări.¹⁷ Fără a putea fi generalizat excesiv, dar nici socotit ca unicat în lumea mongolă, cazul Hoardei de Aur aruncă lumini suplimentare asupra relației han-negustor.

Eventuala impresie, lăsată de mărturii indubitabile privitoare la modul de viață pastoral al majorității populației, că în steпа cumană a continuat în toate privințele traiul strămoșilor nomazi cu formele sale laxe de organizare și după „descălecatului” ostașilor mongoli, este înșelătoare: vasta câmpie a găzduit începând cu anul 1242 un stat în toată puterea cuvântului, care a excelat vreme îndelungată prin ordine și centralism riguros. Ca orice stat însă, și Hoarda de Aur a fost „o afacere costisitoare”. Or, handicapul inițial, care a ipotecat destinul tuturor organismelor statale mongole, a fost mai grav în ulusul giucid decât aiurea, întrucât resursele materiale – în special bani și obiecte de preț – , indispensabile pentru întreținerea acestei mari puteri, au fost în stepă mai reduse decât în ținuturile sedentare căzute în stăpânire tătară.¹⁸ Oricât

15 Deosebirea este totală față de practica obișnuită, de exemplu, în Bizanț și în țările islamice, unde pătrunderea străinilor era limitată sau complet interzisă. Probabil între alte motive, care i-a determinat pe suveranii cinghizhanizi să procedeze astfel, se numără și nevoia de a apela la serviciile negustorilor alojeni, întrucât din rândul mongolilor nu s-a dezvoltat nici măcar embrionar o „burghezie comercială”, pe care statul să aibe interesul să o protejeze de concurenți străini (cum a fost cazul în țările amintite mai înainte).

16 Setul de măsuri stimulative nu se rezumă, desigur, doar la cele câteva înșirate aici. Reflexe ale acestui interes pentru comerț se găsesc și în sectoare care aparent n-au nici o legătură cu această ramură de activitate, cum a fost de exemplu politica confesională a unuia sau a altuia dintre hani.

17 Chiar în Ilhanat, unde, deși birocrația persană a produs documente cu caracter economic în cantități mari, pierderile suferite în decursul timpului fac astăzi cu neputință astfel de reconstituiri (SpulM 250). În ulusul giucid, ele sînt cu totul de neconceput, întrucât aici sărăcia izvoarelor scrise este cvasiabsolută.

18 Diritatea fiscalității în Hoarda de Aur este concludentă în această privință. Ea l-a impresionat ca fapt neobișnuit și excesiv pe un negustor sirian, care a vizitat Hoarda de Aur în perioada maximei ei afirmări, coincidentă cu domnia hanului Özbek: „Întreaga populație este obligată să plătească stăpânului țării impozite. Ele sunt încasate și în ani răi, când molimele au băntuit în turme și când a căzut zăpadă multă și a fost ger mare, astfel că oamenii sunt nevoiți să-și vîndă copiii pentru a le putea achita (UmarL 140). După cum se vede, hanul pretindea de la nomazi tot bani – încă un semn al dificultăților financiare cărora trebuia să le facă față. Este, de asemenea, de remarcat modalitatea indirectă prin care bugetul statului obținea numerar de pe urma unui articol de export dintre cele mai însemnate: sclavii.

s-au străduit hanii Giucizi să stoarcă pe vasali și pe proprii lor supuși, economia „extensivă” a hoardei lor a constituit o temelie mult prea șubredă pentru a susține adecvat atât de apăsătoarea povară a puterii lor.

Renumerele dobândit de hanii Hoardei de Aur ca protectori ai marelui comerț a fost dictat de această fatalitate.¹⁹ Rezultatele cu care a fost combătută infirmitatea structurală a economiei Hoardei de Aur – o prezență nelipsită încă de la înființarea acestui stat²⁰ – au fost remarcabile. „Pacea mongolă” nu a condus numai la intensificarea schimbului tradițional de mărfuri pe axa nord-sud; tot stăpânitorii tătari din stepa cumană au reușit să conecteze Hoarda de Aur printr-o rută proprie, dezvoltată sub oblăduirea lor, la traficul comercial care lega China și Asia Centrală de lumea mediteraneană-ponctică.

Aceste conexiuni, realizate prin cooperarea reciproc avantajoasă dintre han și negustor, dovedesc că Hoarda de Aur nu a fost niciodată, în ciuda aparențelor, autarchică. Dimpotrivă, ea a depins vital de pulsațiile arterelor comerțului eurasiatic. Poate aici mai mult decât în alte părți dominate de Cinghizhanizi, negustorul și-a binemeritat titlul onorific de „fundament al statului”.

Dependența atât de strictă a puterii de comerț conținea însă un pericol grav. A fost anume suficient ca Timur Lenk să distrugă în cursul campaniei din 1395/96 împotriva hanului Toktamăș centrele comerciale și să paralyzeze în consecință activitatea comercială din stepa cumană pentru a declanșa adevărata agonie și sfârșitul (circa 1430) statului giucid.

Și mai concludentă în privința simbiozei dintre han și negustor este formula existențială a hanatelor reieșite din descompunerea mării puteri. Rămășițele statale ale tătarilor giucizi au supraviețuit nu în nesfârșita stepă – cum ușor s-ar putea crede –, ci doar în preajma unor mari centre ale comerțului. Numele însele ale acestor hanate – Krâm, Astrahan, Kazan – sunt edificatoare. Ele au fost adevărate „rezervații comerciale” cu înfățișare insulară în peisajul înconjurător.

Drumul Mătășii, coloană vertebrală a rețelei comerțului eurasiatic

Vasta rețea a drumurilor eurasiatice a alcătuit un sistem întins din Extremul Orient până în Europa occidentală și din taiga până în mările Sudului. Desigur, nici drumurile, nici localitățile pe care le-au legat întreolaltă n-au avut aceeași însemnătate și n-au îndeplinit aceleași funcții în cadrul sistemului. Judecat din această perspectivă, Drumul Mătășii, care a legat China de țărmul Mediteranei orientale, le-a depășit pe toate ca importanță, pentru că această axă a alcătuit adevărata coloană vertebrală a comerțului eurasiatic. Pentru a-i înțelege anatomia și fiziologia sunt de făcut câteva observații preliminare.

Traficul de mărfuri s-a desfășurat în Evul Mediu în două medii: pe apă și pe uscat. Deși nu există date cantitative pentru a aprecia exact avantajele și dezavantajele

19 Cei dintâi hani, Batu și Berke, au inaugurat o veritabilă tradiție în acest sens (GrIaH 62-64).

20 AllSI 58.

unui mod de transportare a produselor față de celălalt, o analogie cu situația din zilele noastre, unde dispunem de valori precise, este cât se poate de instructivă. Astfel, astăzi se poate deplasa folosind 1 CP pe:

1. Șosea: 150 kg/m
2. Calea ferată: 400 kg/m
3. Apă: 4.000 kg/m

Dat fiind faptul că în Evul Mediu transportul era asigurat exclusiv de animale de tracțiune sau de povară cu inconvenientele de rigoare, că starea drumurilor era deplorabilă, este lesne de închipuit de ce căile maritime sau fluviale au fost în măsura posibilului mereu preferate. Mai ales negustorii, tentați prin firea lucrurilor să-și sporească profitul, au fost mereu atenți la cheltuielile de transport, întrucât ele intrau în prețul mărfii. Or, în vremea stăpânirii cinghizhanide, când cea mai mare parte a Asiei și Europa răsăriteană au fost „permeabilizate” grație „păcii mongole”, s-a dezvoltat încă din a doua jumătate a secolului XIII o piață „mondială” unică, negustorul genovez, de pildă, care călătorea pe Drumul Mătășii trebuia să știe cu cât poate achiziționa balotul de mătase în China, la care se adăugau cheltuielile de transport, taxele vamale etc., pentru ca marfa să se facă față la locul de desfacere din Europa concurenței produselor similare venite pe calea apelor prin Oceanul Indian și Marea Roșie. Un remediu, recomandat chiar de ghidurile pentru uzul negustorilor, a constat în comerțul cu așa-numitele *merces subtiles*, adică mărfuri reduse ca volum și greutate, dar cu valoare ridicată (mătase, pietre și metale prețioase, perle etc.)²¹. De aceste aspecte au fost siliți să țină seama nu numai negustorii, ci și partenerii lor, haniii mongoli, la fel de interesați din motivele economice arătate mai sus în menținerea fluxului comercial. Semn inconfundabil al înțelegerii legilor imuabile ale pieței este un indicator sintetic al politicii comerciale a Hoardei de Aur: taxa vamală percepută de autoritățile tătare la Tana de la vărsarea Donului, capătul marelui drum continental, așa-zisul Drum Tătărăsc, care lega Marea Neagră de Asia Centrală și de China, nu a depășit niciodată 3-5% din valoarea mărfii, în timp ce sultanii mameluci își permiteau să perceapă în Alexandria 33% *ad valorem*, așadar de aproximativ zece ori mai mult, din produsele sosite prin marea Roșie și pe Nil.²²

Din aceste constatări, care pot fi înmulțite considerabil, rezultă încă o „lege”: transportul pe apă ieftinește marfa, cel pe uscat o scumpește. Este de la sine înțeles că în statele angrenate în comerțul pe mare s-a produs incomparabil mai repede și mai masiv concentrări de capital decât în cele continentale, cu urmări covârșitoare nu numai la nivel economic, ci, pe cale de consecință, politic, social și cultural. Singur orașul Genova a dispus în secolul XIV de tot atât venit cât strânga suveranul Franței din întregul său regat. Nici rivala ei, Veneția, tot republică maritimă și comercială, nu a fost mai prejos în privința bogățiilor.

21 Aceste mărfuri au pus în mișcare „marile roți ale istoriei” (H. İnalcık), chestiune asupra căreia vom reveni cu alt prilej.

22 CiocM 72.

H. Pirenne a constatat, astfel, că „fără Ostia, Roma nu poate fi înțeleasă” și că „lumea romană a avut ca factor unificator Marea Mediterană, în timp ce Egeea a constituit nucleul în jurul căruia s-a dezvoltat elenismul” și a conchis că „însemnătate esențială a Mării Mediterane pentru Imperiul roman [s-a datorat faptului că] pe *mare nostrum* s-au vehiculat mărfuri, idei, religii”.

De mari concentrări de capital trebuie să fi beneficiat și Atena antică ca metropolă comercială,²³ care a asigurat cetățenilor ei o bază materială sigură pentru *otium*, adică timp liber indispensabil creării capodoperelor artistice și filozofice. Strălucirea acestei cetăți deschise și „gânditoare” este încă mai mult pusă în evidență de comparația cu Sparta continentală, conservatoare și „întunecată”.

China și Mesopotamia și-au datorat în ultimă instanță unitatea și disponibilitatea de a înfăptui în Antichitate fiecare câte o *Hochkultur* rețelei fluviale și canalelor, în timp ce Egiptul faraonic și-a finanțat probabil construirea piramelor – simplă ipoteză de lucru! – cu banii dobândiți din exploatare vamală a comerțului de tranzit din Marea Roșie în Mediterană și viceversa.

Apa unificatoare, în jurul căreia pivotează astăzi civilizația cea mai avansată economic și tehnologic, este formată din jumătatea nordică a Oceanului Atlantic.

În lumina considerațiilor de mai sus, Drumul Mătăsii, rută eminentă continentală, pare prin dimensiune și prin importanța lui capitală în rețeaua comerțului eurasiatic un paradox, care se cere, firește, explicat.

Această axă transasiatică a fost botezată în 1877 de sinologul german Ferdinand von Richthofen *Seidenstraße*, denumire care, datorită însemnătății ei istorice reale, dar și aurei de legendă, a fost tradusă în cele mai diverse limbi (de exemplu fr. *rue de la soie*, engl. *silk road* etc.), fiind adoptată nu numai în cercul specialiștilor, ci și de publicul larg. Denumirea se justifică nu numai pentru că mătasea a fost, probabil, principala marfă tranzitată pe acest drum, ci și pentru că acest produs manufacturat a îndeplinit rolul de valută forte: nici o monedă nu a putut concura cu acest articol ca acceptanță.

În concepția părintelui acestei denumiri, urmată de majoritatea istoricilor, Drumul Mătăsii a fost acea *via magna* care a legat, de milenii, cu variații mai mari sau mai mici în spațiu, Extremul Orient prin Asia Centrală, Iran, Irak, Siria sau Asia Mică de Marea Mediterană.²⁴ Unii istorici au considerat ulterior că această accepție clasică – care are, desigur, o doză de convențional – trebuie abandonată, întrucât produsul

²³ Portul Pireu a îndeplinit în Antichitate un rol similar pentru Atena.

²⁴ Una dintre ce mai bune definiții se găsește în BautR 286: „L'expression «route de la soie» est familière a chacun, même si la réalité est plus complexe. Plus que d'une route, il s'agit d'un grand axe de circulation, unissant par les steppes de l'Asie centrale la Chine au monde occidental et animant, grâce aux variantes possibles, une série des marchés d'importance variable, selon les époques”. Din vasta bibliografie consacrată Drumului Mătăsii, vezi: BarkN, BeckI, BellT, BeVeC, BoulR, BrauM, DregM, DregP, DregR, HarmS, HausGi, HausGv, HeimH, HerrS, HeydH, HinzH, HöllS, HudsH, JakoS, KlimS, PoweO, UhliS.

de lux în cauză a fost transportat și pe alte căi, astfel că în loc de un Drum al Mătășii întâlnim în lucrările lor drumuri ale mătășii.²⁵ În lucrarea de față am folosit expresia cu înțelesul ei original, și am numit pentru mai multă claritate alte artere comerciale Drumul Mirodeniilor sau Drumul Tătărăsc, deși este documentat faptul că și pe ele a fost vehiculată mătase.

Drumul Mătășii în sensul conferit de Ferdinand von Richthofen sugerează o realitate filiformă, el putând fi închipuit ca un fir pe care localitățile de-a lungul său sunt înșirate ca niște mărgele. Această imagine este însă excesiv simplificatoare a situației de fapt, ea nefiind în stare să reflecte complet și, ca atare, corect nici anatomia și nici fiziologia Drumului Mătășii.

Principalele sale așezări nu au fost simple puncte de tranzit, ci răspântii, locuri unde magistrala est-vest a fost intersectată de traiecte nord-nord. Astfel, Samarkandul a avut în Urgenciul din Horezm antrepoziții ei nordice, care colecta produse din stepă și din taiga, în timp ce pe culoarul sudic, prin Kabul și Kandahar din Afganistan se pătrundea pe valea Indusului în India; Tabrizul a o dublă ieșire spre mieznoapte, anume prin Derbendul caucazian, respectiv prin Erzerum, Trapezunt și Marea Neagră, iar spre miezăzi prin spre Golful Persic și Oceanul Indian; Bagdadul a avut o prelungire fluvială prin Basra spre același Golf Persic, în timp ce spre porturile de pe litoralul Mediteranei orientale se putea ajunge prin Mosul, Damasc și Alep. Constantinopolul s-a bucurat de daruri similare.

După cum este știut, valoarea unei piețe este dată de cantitatea, varietatea și complementaritatea mărfurilor. Or, fiecare dintre metropolele amintite – Samarkand, Tabriz, Bagdad, Constantinopol – a fost un centru colector și redistribuitor al produselor din cele patru mari bazine cu produse specifice: în est Extremul Orient, în vest Europa, în nord stepa și taigaua, iar în sud regiunile scăldate de mările și oceanele calde.

Altă lege nescrisă a dictat poziția acestor mari piețe: anume la mijloc, adică în punctul optim de întâlnire al negustorilor veniți din cele patru mari zone amintite mai sus. Judecate din această perspectivă, Samarkandul, Tabrizul și Bagdadul au satisfăcut acest criteriu obligatoriu și au fost în consecință datorită amplasamentului lor geografic optim în sensul propriu al cuvântului centrele comerțului în sensul propriu al cuvântului. Traiectul care le-a legat de la est la vest, intrat în conștiința publică sub numele de Drum al Mătășii, alimentat de afluenții săi laterali, a format neîndoielnic coloana vertebrală a întregii rețele a negoțului eurasiatic.

Prin urmare, deși exclusiv continentală, principala axă a marelui comerț în Antichitate și în Evul Mediu, a făcut față concurenței rutei maritime paralele prin Oceanul Indian, pe care transportul a fost de cel puțin zece ori mai ieftin, datorită caracterului ei eminent central. Tot profundele sale determinări de ordin geografic și economice-

25 În acest sens BoulR.

au asigurat și vitalitatea în timp: ori de câte ori conjuncturile politice au fost favorabile, Drumul Mătăsii a renăscut din propria-i cenușă cu modificări spațiale minime.

Două expansiuni, două baraje

Între cele mai semnificative întreprinderi, care au atins amploarea maximă în prima jumătate a secolului XIV, sunt de amintit călătoriile negustorilor și misionarilor occidentali în Asia. Deși agenții cei mai cunoscuți ai apropierei celor două continente, anume călugării franciscani Ioan de Plano Carpine și Guillaume de Rubrouck, la care se adaugă negustorul venețian Marco Polo, au vizat Mongolia, respectiv China în veacul precedent, perioada de vârf a marilor voiaje – chiar dacă nu a mai dat nume atât de sonore – a fost cu siguranță în primii patruzeci de ani după 1300.

Cu toate că pătrunderea a fost unilaterală în sensul că doar Europa și-a trimis reprezentanții în Asia, niciodată invers, nu începe îndoială că emisarii continentului nostru n-ar fi putut străbate distanțele nesfârșite spre Soare-Răsare, dacă peste ele nu ar fi domnit „pacea mongolă”, indispensabilă securității călătorilor străini. Ea a fost asigurată de urmașii lui Cinghiz-han pe un spațiu imens, întins de la Oceanul Pacific la Marea Neagră și la Mediterană.

«Permeabilizarea» Asiei grație „păcii mongole” a fost rezultatul cuceririlor săvârșite de Cinghizhanizi în veacul precedent. Această expansiune pornită din Extremul Orient spre apus s-a întâlnit pe coastele Mediteranei orientale și în bazinul Mării Negre cu o mișcare în sens contrar, venită din Occident.

Aceasta din urmă constituie cea mai marcantă manifestare externă a redeșteptării Europei occidentale după îndelungata perioadă de somnolență în care zăcuse de la sfârșitul antichității. Desfășurată la început din imbold preponderent, dacă nu exclusiv, spiritual sub semnul crucii, mișcarea s-a îmbogățit în primii ani ai veacului XIII cu obiective marterialiste de netăgăduit: devierea cruciadei din 1204 de la țelul ei primordial – eliberarea Sfântului Mormânt – spre Constantinopol, unde frâncii au întemeiat un imperiu după alungarea împăratului bizantin, s-a săvârșit la instigația Veneției, care și-a promovat astfel interesele negustorești în Mediterana orientală și în Marea Neagră. Deși a încercat să tragă și ea foloase din campanii desfășurate sub stindardul crucii, Genova, cealaltă mare republică comercială italiană, și-a câștigat mai cu seamă prin forțe proprii locul fruntaș în negoțul levantin.

Între cele două lumi în expansiune s-a interpus un baraj alcătuit din două segmente distincte: musulman în Orientul Mijlociu și Apropiat, adică în perimetrul Semilunii Roditoare, și bizantin, care despărțea Marea Mediterană de bazinul pontic.

Supuse la probe încă din veacul XI, cele două părți ale zăgazului au rezistat inegal. Prin privilegiile comerciale, pe care împărații bizantini au fost siliți să le acorde negustorilor

italieni încă de la sfârșitul secolului menționat, s-a creat o breșă, care nu a mai putut fi închisă până la sfârșitul imperiului în 1453. În cazul cel bun, stăpânii strâmtorilor Bosfor și Dardanele au fost siliți cât au mai stat pe tronul din Constantinopol să garanteze venețienilor și/sau genovezilor libertatea de navigație în Marea Neagră și împreună cu ea scutirea totală de vamă. Mai categoric s-a vădit acest raport de forțe dezechilibrat în 1204, când – cum am amintit mai sus – cruciații au dat curs chemării dogelui Veneției și au instalat la Constantinopol, în inima lumii bizantine așadar, puterea „latină”, care a durat până în 1261. Săvârșită în acest an, restaurația bizantină, consacrată de alungarea uzurpatorilor și revenirea împăratul Mihail VIII Paleologul în capitala de pe Bosfor, a fost un act fragil, care nu a putut fi menținut în viață decât aparat de galerele Genovei – serviciu răsplătit cu aceeași libertate de a naviga în Marea Neagră și aceeași scutire completă de taxe vamale.²⁶

Prin perforarea în acest chip a Strâmtorilor, negustorii occidentali au pătruns într-una dintre cele mai însemnate anticamere ale comerțului eurasiatic, care avea să îndeplinească după 1261 un rol capital tocmai în desfășurarea marelui negoț intercontinental.

Marea Neagră a asumat această funcție excepțională între altele și pentru că barajul islamic din Orient a rezistat tuturor asalturilor venite din răsărit și din apus.

Capetele de pod realizate de cruciați pe coasta Mediteranei orientale și în hinterlandul ei, între care regatul de Ierusalim constituie cea mai însemnată înfăptuire, au format doar intrânduri în barajul musulman, nicidecum culoare care să permită negustorilor occidentali să apuce pe drumurile care duceau fie prin Iran spre inima Asiei, fie prin Irak sau Egipt spre Oceanul Indian. Angrenarea Genovei în 1218-1219 și 1249-1250 în expediții cruciate, apoi în 1288-1290 în cooperare cu mongolii din Iran împotriva sultanatului mameluc din Egipt și Siria, au urmărit fără echivoc să înlăture opreliștile puse în cale de musulmani.

La fel de ineficiente au fost tentativele similare din partea opusă. Înfrângerea suferită de oastea mongolă în 1260 din partea trupelor mameluce la ‘Ayn Djalut („Izvorul lui Goliat”) în Palestina a fost o piatră de hotar ireversibilă: frontiera între cele două puteri fixată prin decizia armelor pe Eufrat cu acest prilej a fost definitivă, în ciuda nenumăratelor încercări ulterioare ale Cinghizhanizilor din Persia de a o modifica de unii singuri sau prin operațiuni combinate cu ale occidentalilor.

Momente de răscruce în această încheștare, care au consfințit supremația mamelucă în Orientul Apropiat, au fost trecerea regatului armean din Cilicia în 1285 se sub suzeranitatea suveranului mongol din Iran sub cea a sultanului din Cairo, care a izbutit să cucerească în 1291 Acra, ultima poziție importantă stăpânită de creștinii din Europa apuseană pe litoralul răsăritean al Mediteranei.

Pierderea celor două avanposturi ale creștinătății, care au fost și avanposturi ale marelui negoț, a influențat profund structura comerțului eurasiatic. Mulți dintre cei împiedicați să-și continue activitatea în Orient au căutat o compensație în bazinul pontic.

26 Vezi PaCiM.

Marea Neagră – placă turnată a comerțului eurasiatic

Marea Neagră a început să îndeplinească în toată puterea cuvântului funcția de placă turnantă a marelui comerț – definiția inspirată și justă, datorată lui Gheorghe Brătianu, a intrat de mult în circuitul istoriografic universal – o dată cu transferul masiv al negustorilor apuseni în bazinul pontic după catastrofele suferite pe țărmul Mediteranei orientale. Preluând sarcina pozițiilor pierdute din această regiune, Marea Neagră a devenit în același timp avanpostul Occidentului în Europa răsăriteană și în Asia.²⁷

Din această anticameră se deschideau pentru negustori și misionari drumuri fără obstacole spre orizonturi nemărginite, întrucât bazinul pontic fusese cuprins în aria de hegemonie a stăpânilor Cinghizhanizi. Spre deosebire de împărații bizantini sau de suveranii musulmani din Orient, care au apărat interesele negustorilor proprii de concurenți din afară, haniii mongoli, lipsiți de o „burghezie comercială” de același neam, au încurajat din răspuțeri pătrunderea agenților comerciali străini pe teritoriile aflate sub controlul lor: securitate și diverse facilități de tranzit au oferit Cinghizhanizii negustorilor din alte țări pentru a obține din exploatarea vamală a schimbului de mărfuri profituri cât mai mari. Aceste încasări au constituit un remediu important, dar nu salvator, pentru echilibrarea bugetelor, în care cheltuielile au fost mereu mai mari decât veniturile.

Conlucrarea negustorilor occidentali cu suveranii cinghizhanizi a contribuit la amplificarea fără precedent a schimbului de mărfuri intercontinental, deoarece au fost puse în legătură pentru prima dată marile zone cu produse complementare ale lumii pe atunci cunoscute: Europa apuseană, silvo-stepa eurasiatică, Asia Centrală, Extremul Orient, bazinul Oceanului Indian.

Reorganizarea constelației de puteri, săvârșită în jurul anului 1261 ca urmare a fragmentării imperiului mongol în câteva state succesoriale – între care în părțile vestice ale fostei împărății au fost Hoarda de Aur, așezată în stepa eurasiatică și Ilhanatul, adică statul Cinghizhanizilor din Iran – a generat un șir de rivalități de natură preponderent comercială în interiorul lumii mongole și la periferia ei. Înfruntări pentru controlul rutelor comerciale au provocat mutații majore în rețeaua comerțului eurasiatic, care s-au răsfrânt deosebit de favorabil în bazinul pontic.

Ca efect al rivalității Ilhananizilor cu tătarii Hoardei de Aur pentru exploatarea drumului mătăsii – marea arteră continentală care lega din vremuri străvechi China de Mediterană prin Asia Centrală și Iran –, o parte a traficului desfășurat pe acest traiect a fost abătut din regiunea Mării de Aral prin stepă până la porturile din nordul Marii Negre: Tana, Caffa sau Soldaia.

27 Vezi pe larg CiocM și PaCiM.

Conflictul Ilhanatului cu sultanatul mameluc, soldat cu consolidarea barajului musulman pe țărmul Mediteranei orientale, a dus la blocarea ieșirilor firești la mare atât a drumului mătășii, cât și a derivației irakiene a drumul mirodeniilor, aduse din bazinul Oceanului Indian pe Tigru și pe Eufrat în Siria și în Armenia Mică din Cilicia. Ilhanul Arghun împreună cu colaboratorii săi apropiați, negustorii genovezi, au operat schimbarea de la căile fluviale ale Irakului la ruta terestră peste Iran, care a legat Golful Persic de Marea Neagră prin Ormuz, Tabriz, Trapezunt.

Prin urmare, bazinul pontic a fost conectat atât la fluxul comercial al drumului mătășii, cât și la cel al mirodeniilor – situație unică probabil în toată istoria, cu siguranță în evul mediu. Toate marile călătorii întreprinse de negustori sau misionari după 1300 au pornit în mod semnificativ exclusiv din Marea Neagră.

Cele două drumuri, ridicate la rangul de mari artere comerciale, au fost străbătute – după cum dovedesc mărturiile diverse – de numeroși negustori apuseni în prima jumătate a secolului XIV.

Abrevieri Bibliografice

- AllsI** Allsen Th., *Mongol Imperialism. The Policies of the Grand Qan Möngke in China, Russia, and the Islamic Lands, 1251-1259*, Berkeley-Los Angeles-London 1987.
- BarkN** Barkan Ö. L., *Notes sur les routes de commerce orientales*, „Revue de la Faculté des Sciences économiques de l'Université d'Istanbul” 1, 1940.
- BeckI** Beckwith Ch. I., *The Impact of the Horse and Silk Trade on the Economies of T'ang China and the Uighur Empire: on the Importance of International Commerce in the Early Middle Ages*, „Journal of the Economic and Social History of the Orient”, 34, 1991.
- BellT** Bell M. S., *The Great Central Asian Trade Route from Peking to Kashgaria*, „Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography”, 12, 1890.
- BeVeC** Bennigsen A. et G. Veinstein, *Le commerce de l'Empire ottoman avec la Grande Horde Nogay, 1475-1552*, în vol. I. *International Congress on the Social and Economic History of Turkey*, Ankara 1977.
- BoulR** Boulnois L., *La Route de la soie*, Paris 1963.
- BrauM** Braudel F., *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, I-III, Paris 1949.
- CharN** Charrière E., *Négotiations de la France dans le Levant*, I, Paris 1848.
- CiocM** Ciocîltan V., *Mongolii și Marea Neagră. Contribuția Cinghizhanizilor la transformarea bazinului pontic în placă turnantă a comerțului euro-asiatic*, București 1998.
- DregM** Drège J.-P., *Marco Polo et la route de la soie*, Paris 1989.

- DregP** Drège J.-P., *De Pékin a Constantinople: Les routes de la soie*, „L’Histoire” 192, octombrie 1995.
- DregR** Drège J.-P., *La Route de la soie: paysages et légendes*, Lausanne 1986.
- GrIaH** Grecov B. D. și A. I. Iacubovschi, *Hoarda de Aur și decăderea ei*, București 1953.
- GrouE** Grousset R., *L’Empire des steppes. Attila. Gengis-Khan. Tamerlan*, Paris 1938.
- HausGi** Haussig H. W., *Die Geschichte Zentralasiens und der Seidenstrasse in vorislamischer Zeit*, Darmstadt 1983.
- HausGv** Haussig H. W., *Die Geschichte Zentralasiens und der Seidenstrasse in islamischer Zeit*, Darmstadt 1988.
- HerrS** Herrmann A., *Die alten Seidenstrassen zwischen China und Syrien. Beiträge zur alten Geographie Asiens*, I. Abteilung, Berlin 1910.
- HeydH** Heyd W., *Histoire du commerce du Levant au Moyen Âge*, I-II, Leipzig 1936.
- HinzH** Hinz W., *Ein orientalisches Handelsunternehmen im 15. Jahrhundert*, „Die Welt des Orients” 4, 1949.
- HöllS** Höllmann Th. O., *Die Seidenstrasse*, München 2004.
- HudŝT** Hudson G. F., *The Medieval Trade with China*, în vol. *Islam and the Trade of Asia. A Colloquium*. Edited by D. S. Richards, London 1970 (Papers on Islamic History, II).
- JacoS** Jacoby D., *Silk cross the Mediterranean: between East and West*, in: Convegno „Le vie del Mediterraneo. Idee, uomini, oggeti (secoli XI-XVI)”, Genova, 19-20 aprile 1994.
- KlimS** Klimkeit H. J., *Die Seidenstraße, Handelsweg und Kulturbrücke zwischen Morgen- und Abendland*, Köln 1990.
- MufaB** Ibn Abil-Fazail al-Mufaddal, *Histoire des sultans mamlouks*. Texte arabe publié et traduit en français par E. Blochet, I-II, Paris 1919, 1928.
- PaCiM** Papacostea Ș. și V. Ciocîltan, *Marea Neagră, răspântie a drumurilor intercontinentale (1204-1453)*, Constanța 2007.
- PoweO** Power Eileen, *The Opening of the Land Routes to Cathay*, în vol. *Travel and Travellers of the Middle Ages*. Edited by A. P. Newton, London 1926: 124-158.
- SpulM** Spuler B., *Die Mongolen in Iran. Politik, Verwaltung und Kultur der der Ilchanzeit 1220-1350*, Leiden 1985.
- UhliS** Uhlig H., *Die Seidenstraße. Antike Weltkultur zwischen China und Rom*, Bergisch Gladbach 1990.
- UmarL** *Das mongolische Weltreich. Al-‘Umarī’s Darstellung der mongolischen Reiche in seinem Werk Masālik al-abṣār fī mamālik al-amṣār*. Mit Paraphrase und Kommentar herausgegeben von K. Lech, Wiesbaden 1968.
- WehrW** Wehr H., *Arabisches Wörterbuch für die Schriftsprache der Gegenwart*, Leipzig 1958.

**LEITGEDANKEN ZUR PROBLEMATIK DES GROSSHANDELS
IM MITTELALTER**
(Zusammenfassung)

Aufgrund einer langjährigen Erfahrung im Umgang mit dem Problemenkreis des Fernhandels im 13. und 14. Jahrhundert erläutert der Verfasser einige seiner Leitgedanken, die in der Fachliteratur entweder mit ungenügend klaren Konturen dargestellt oder ganz außer Acht geblieben sind.

Das Verhältnis zwischen Handel und Macht im Mittelalter gehört seines Erachtens zu den Hauptthemen des Fragenkomplexes. Angesichts der besonders schwachen Produktivität in allen Tätigkeitsbereichen und folglich der entsprechend niedrigen Beiträge zum Staatshaushalt spielte der Handel als verhältnismäßig ergiebigere Einkunftsquelle eine viel gewichtigere Rolle im Budget und somit für den Erhalt des Staatswesens als gewöhnlich angenommen wird. Diese Vorrangstellung, die der Kommerz erst in der Neuzeit einbüßte, bestimmte die auf Gedeih und Verderb angewiesene Beziehung des Herrschers zum Kaufmann: Vom Atlantischen bis zum Stillen Ozean haben sich die Machthaber als Förderer dieses Gewerbes einen Namen gemacht, denn von den Abgaben, die die Zunft der Händler abwarf, hing unmittelbar ihre Position als Staatsoberhäupter ab. Dass sich daraus ein symbiotisches Verhältnis entwickelte, kann nicht wundern.

Im zweiten Abschnitt des Aufsatzes steht die Problematik der Seidenstraße im Vordergrund. Die Landroute, die China mit dem Nahen Osten verband, erscheint auf den ersten Blick als ein Paradoxon durch ihre erfolgreiche Konkurrenzfähigkeit trotz den viel höheren Transportkosten dem südlichen Seeweg über den Indischen Ozean gegenüber. Die Antwort darauf bietet die geographische Lage der Großstädte entlang der Seidenstraße: Sie waren nicht nur Knoten des riesigen Stranges, sondern auch Wegkreuzungen, in denen aus allen Himmelsrichtungen die mannigfaltigsten Waren zuströmten. Dank ihrer einmaligen Zentralität im eurasischen Handelsnetz ermöglichten die Umschlagplätze dieser Verkehrsader wie keine anderen Märkte den Austausch von Waren der vier großen Produzenten der alten Welt: Seide und Porzellan aus China, Gewürze und Spezereien aus Indien, Pelze und verschiedene Rohstoffe aus der Steppe und aus dem Waldgebiet Eurasiens, Wolltücher und andere Handwerkerzeugnisse aus Europa. Die berühmten Handelszentren Bagdad, Täbriz, Samarkand u. a. haben also als optimale Treffpunkte des eurasischen Warenaustauschs die Seidenstraße in Hauptachse des mittelalterlichen Fernhandels verwandelt.

Der Güterverkehr auf dieser Route ist gewiss nicht eine Permanenz gewesen. In ihrer über zwei Jahrtausende langen Geschichte ist die Seidenstraße mehr eine Latenz, die günstige Bedingungen erwartete, um daraus zu treten. Ihr goldenes Zeitalter erlebte sie im 13. und 14. Jahrhundert unter der Herrschaft Tschingis-Khan und seiner Nachfolger, die gewillt waren und es verstanden vornehmlich durch die *pax mongolica* den Fernhandel in unvergleichlichem Ausmaß zu stimulieren. Ihre Partner, die venezianischen und besonders die genuesischen Kaufleute, waren durch ihr Können und Wollen dieser Herausforderung von welthistorischer Bedeutung gewachsen.

Im letzten Kapitel sind die Umstände besprochen, die zur Umwandlung des Schwarzen Meers in eine Drehscheibe des Großhandels beigetragen haben. Ihr liegt zugrunde dieselbe äußerst fruchtbare Zusammenarbeit der Mongolen mit den italienischen Händlern.