

## Egy angol követ a 14. századi Magyarországon

Az alábbiakban bemutatásra kerülő forrásrészlet egy olyan dokumentumból származik, amely Nagy Lajos király első nápolyi hadjáratának diplomáciai előkészítéséről tanúskodik.<sup>1</sup> Maga a forrás csekély politikatörténeti adalékként szolgál az András herceg halálát megbosszulni készülő hadjárat történetéhez. Igazi értéke abban rejlik, hogy segítségével betekintést nyerhetünk egy 14. századi követ mindennapjaiba, eleven közelségbe hozva ezzel a középkori életet. III. Edward király követének, Walter de Mora domonkos szerzetesnek útszámlájáról van szó, mely 1346. március 25-től július 13-ig tartó, egész Nyugat-Európát átszelő utazása során keletkezett kiadásait tartalmazza. A számla mindössze egy négy oldalas szöveg egysoros bejegyzésekkel, csak a nagyobb ünnepek – pl. húsvét, pünkösd – időpontjainak megjelölésével. A számla négy részre tagolódik: az étkezésre és szállásra, a lovakra, az öltözködésre, valamint a vízi közlekedésre fordított kiadásokat tartalmazza, angol pénzben feltüntetve.<sup>2</sup> Az alábbiakban csak a követ magyarországi tartózkodására vonatkozó adatokat szolgáltatom meg.

<sup>1</sup> Az első nápolyi hadjárat előkészítésének történetéhez l. Wenzel Gusztáv: Magyar diplomáciai emlékek az Anjou-korból. I–III. Bp. 1875. II. 179. (175. sz.); Pór Antal: Nagy Lajos 1326–1382. Magyar Történeti Életrajzok Bp. 1892. (a továbbiakban: Pór 1892.) 89., 101–141.; Fraknói Vilmos: Magyarország egyházi és politikai összeköttetései a római Szentszékkal. A magyar királyság megalapításától a konstanzi zsinatig. Bp. 1901. 187–194.; Miskolczy István: Magyarország az Anjouk korában. Bp. 1923. 42–46.; Miskolczy István: Nagy Lajos nápolyi hadjárata. Hadtörténeti Közlemények 1933. 46–47.; Hóman Bálint–Szekfű Gyula: Magyar történet II. Bp. 1936. 169–171., 180–185.; Miskolczy István: Magyar–olasz összeköttetések az Anjouk korában. Magyar–nápolyi kapcsolatok. Bp. 1937. 87–96.; Kristó Gyula: Az Anjou-kor háborúi. Bp. 1988. (a továbbiakban: Kristó 1988.) 103–104., 109.; Bertényi Iván: Nagy Lajos király. Bp. 1989. (a továbbiakban: Bertényi 1989.) 45., 71–74. A III. Edward angol királlyal felvett kapcsolatokról mindeztidig csak egyetlen adat tanúskodott, az angol uralkodó válaszevele Nagy Lajos kérésére, mellyel III. Edward támogatását is szerette volna elnyerni a megtorló akcióhoz. T. Rymer: Foedera, Litterae and Acta Publica. London 1825. Vol. 3. Pars 1. 75., 76.; Fejér IX/1. 368–369.

<sup>2</sup> Fritz Trautz: Die Reise eines englischen Gesandten nach Ungarn im Jahre 1346. In: Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung 1952. (a továbbiakban: MIÖG 1952.) 359–368.

Walter de Mora április 26-án lépett magyar földre Szigfrid garamszentbenedeki apátnak, a 14. század kiemelkedő magyar bencés reformerének kíséretében. Ő volt Nagy Lajos király követe, aki már feltehetőleg 1346 legelején elindult az angol király udvarába, hogy megnyerje őt a nápolyi hadjárat ügyének.

Az angol királyi követség első magyarországi állomása Óváron volt. A Duna vízi útját csak Vilshofentől Bécsig használták ki, Béctől szárazföldi úton haladtak tovább. Egy 11. századi forrás szerint Regensburgtól 3 nap alatt lehetett eljutni Magyarországra a Dunán hajózva.<sup>3</sup> A számla adatai szerint 5 nap alatt tették meg ezt az utat lóháton. A Duna jelentős kereskedelmi útvonal volt a középkorban, de kijárata a Fekete-tenger felé kihasználatlan maradt. Mindössze átmenő forgalmat bonyolított le Bajorország és Ausztria között Augsburg, Regensburg és Bécs városán keresztül.<sup>4</sup> Ha nem is volt összeköttetése a levantei kereskedelemmel, a magyarországi forgalomban fontos szerepe volt. Különösen Pozsony és Buda között volt viszonylag élénk a kapcsolat,<sup>5</sup> de a Bécs és Buda közötti szakaszon is hasonló lehetett a helyzet.<sup>6</sup> Kováts Ferenc szerint a Dunán Pozsony és Győr között főként a mosoni mellékágon hajóztak, és ritkábban használták a Nagy-Dunát.<sup>7</sup> Az angol királyi követség is ezen az útvonalon haladt. Kérdés azonban, hogy miért nem használták ki a Duna vízi útját, hiszen a városok, ahol megálltak illetve megszálltak, mind a Duna partján fekszenek. Lehet, hogy a választ éppen a kevésbé jelentős, csupán a belföldi kereskedelmi forgalmat szolgáló dunai út körül kell keresni. Itt ritkábban jártak a hajók, elképzelhető, hogy sokáig kellett volna bérelhetőre várniuk – talán már Bécs után is ezért nem szálltak vízre –, s inkább a lovaglás mellett döntöttek.<sup>8</sup> A győr-mosoni főúton haladva Óváron,

<sup>3</sup> Arnolfus (Arnoldus) regensburgi prépost utazása. Gombos I. 308.

<sup>4</sup> Domanovszky Sándor: Duna–fekete-tengeri hajózásunk múltjából. Tenger 1918. 166.; Henri Pirenne: A középkori gazdaság és társadalom története. Bp. 1983. 230.

<sup>5</sup> Pozsony és Buda között főként bort és gabonát szállítottak. Kováts Ferenc: Adalékok a dunai hajózás és a dunai vámok történetéhez az Anjouk korában. Magyar Gazdaságtörténeti Szemle 1901. (a továbbiakban: Kováts 1901.) 434., 438–439., 444.

<sup>6</sup> Csánki Dezső: Hazánk kereskedelmi viszonyai I. Lajos korában. Bp. 1880. (a továbbiakban: Csánki 1880.) 11.

<sup>7</sup> Kováts 1901. 442.

<sup>8</sup> A Duna Magyarországra érve egyébként is lelassul, ezért a követek lóval gyorsabban haladhattak, mint a lassan hőmpölygő vízen.

majd Ötvevénynél tartva pihenőt kevesebb mint fél nap alatt értek Győrbe.<sup>9</sup> A három folyó városában át kellett kelniük a Rábán, hogy a mosoni ág vonalát követve onnantól már a Nagy-Duna jobb partján haladhassanak.<sup>10</sup>

A követség következő szálláshelyén, Komáromnál érdekes bejegyzést találunk: „a Dunán való kétszeri átkelésért” fizettek. Komárom a „Vágköz”-ben, azaz a Vág és a Duna torkolata szögének alsó végén épült.<sup>11</sup> Tehát ahhoz, hogy Komáromba jussanak át kellett kelniük a Dunán, s hogy folytatni tudják útjukat ugyanúgy a Duna jobb partján mint eddig, másnap újfent igénybe kellett venniük a révet.

Mora egynapos esztergomi tartózkodás után, április 29-én érkezett meg a magyar királyi udvarba. Több nap várakozás után sikerült csak bejutnia Erzsébet királynéhez, s ehhez még az ajtónállót is meg kellett vesztegetnie.<sup>12</sup> Nagy Lajos királyt ugyanis már nem találta Visegrádon. Ha hat nappal korábban érkezik – pont ennyit „vesztegetett el” korábban Gentben, Regensburgban és Bécsben –, még éppen elérte volna a magyar uralkodót, aki április 24-én indult el Zára felmentésére. Velence és a magyar királynak behódolt Zára között már 1345 júliusa óta folyt a háború. A május 16-i – Zárának igen nagy veszteségeket okozó – általános ostrom után Nagy Lajos király maga állt a felmentő sereg élére.<sup>13</sup>

Morának tehát, hogy III. Edward levelét átadhassa el kellett indulnia Lajos után a tengerpart felé. Ugyanis bármennyire nagy hatalommal rendelkezett Erzsébet királyné, aki a dalmáciai és a nápolyi hadjáratok idején fiával, István herceggel együtt kormányozta az országot,<sup>14</sup> nem intézkedhetett egyedül olyan nagy fontosságú ügyben, mint a nápolyi hadjárat diplomáciai előkészítése.

<sup>9</sup> Glaser Lajos: A Dunántúl középkori úthálózata. Századok 1929. (a továbbiakban Glaser 1929.) 159. Ennek az útnak a vámhelyeit Kováts ismerteti, szerepel köztük Óvár és Ötvevény is. Kováts 1901. 442.

<sup>10</sup> A Duna mindkét partján vezetett egy-egy út. Csánki 1880. 31.

<sup>11</sup> ÁMTF III. 429., 432.

<sup>12</sup> E mögött azonban nem kell valamiféle rossz szándékot feltételezni; a követek megvárakoztatása, kenőpénz az uralkodóhoz való bebocsátásért a követjárások „tartozékainak” számítottak. Norbert Ohler: Reisen im Mittelalter. München 1995. (a továbbiakban: Ohler 1995.) 95., 101.

<sup>13</sup> Pór 1892. 68–80., 83–94.; Wertner Mór: Nagy Lajos király hadjáratái (1342–1382). Hadtörténeti Közlemények 1918. 70–71., 74–75.; Kristó 1988. 98–102., 104–106.; Bertényi 1989. 60–61.

<sup>14</sup> Kumorovitz L. Bernát: Tótsolymosi Apród János kancelláriai működése. In: Levéltári Közlemények 1980–81. 9.; Kristó 1988. 112.

Az angol követnek még a Dalmácia felé vezető útját is meg kellett szerveznie, így volt foglalatossága bőven, s mindez 13 napot vett igénybe Visegrádon. Nem igazán örülhetett ennek a tengerparti „kiruccanásnak”, hiszen már pénze is fogytán volt. Eddigi útja során kb. 2600 dénárt költött már el, az egész útra kapott összegnek – 4800 dénárnak – több mint a felét. A követ Zágráb felé vezető útja – a számla adatainak és történeti földrajzi ismereteink segítségével – egészen pontosan meghatározható.<sup>15</sup>

Az ország fővárosából a tengerpart felé a Balaton északi partján futó út volt az általánosan használatos a 14. században. Az angol követ viszont a Balaton déli partján haladt, mely útvonal használatáról inkább 13. századi adatok tanúskodnak.<sup>16</sup> A Dunántúlon két fehérvár-zákányi út volt ismeretes. Az egyik a Fehérvár–Keszthely útvonaltól ágazott el, és a juti Sió-réven, Bonnyán, Hetesen, Segesden és Csurgó vámján át jutott el Zákányig.<sup>17</sup> A másik út Fehérvártól Somogyvár felé haladt Kőröshegyen és Túron át, majd Nagybjajomnál keresztezte az előbb említett utat.<sup>18</sup> Mora Somogyvár felé ment, így útvonala a következő lehetett: Fehérvár – a siófoki vagy a siójuti rév – Kőröshegy – Túr – Somogyvár – Nagybjajom – Segesd – Csurgó – Zákány. Zákánynál keltek át a Dráván, majd Kaproncán, Kőrösön, Rakovecen át a „Szlávok Egyházát” érintve május 18-án érték utól Lajos királyt Zágrábban.

Eddig annyit tudtunk a Dalmácia felé vonuló hadról, hogy április 24-én indult – feltehetően Visegrádról –, és május 27-én már a Klokocs patak vidékén táborozott Horvátországban.<sup>19</sup> Ezzel kapcsolatos eddigi ismereteinkhez adalékul

<sup>15</sup> A számlában csak az alábbi állomások szerepelnek: Buda, Fehérvár, Somogyvár, Segesd, Zákány, Kapronca, Kőrös, Rakovec, „Szlávok egyháza”, Zágráb.

<sup>16</sup> A déli part használatára azonban a 15. századból is van adat: Iszidor metropolita 1439-ben a ferrarai–firenzei egyetemes zsinatról hazafelé tartva Magyarországon is átutazott, s szintén a Balaton déli partján haladt. H. Tóth Imre–Kristó Gyula: Orosz utazó a XV. századi Magyarországon. In: Történelmi Szemle 1977/1. 142–145. Mora és Iszidor is egyaránt lejegyezte útinaplójában az alábbi állomásokat: Zágráb, Rakovec, Kőrös, Zákány, Segesd, Fehérvár. Mora útszámlájában nem szerepel ugyan Kőröshegy és Csurgó – melyek Iszidornál igen –, de a fent pontosan rekonstruált útvonal alapján érinteniük kellett az angol követeknek is, csak ezeken a helyeken nem voltak kiadásuk, ezért nem szerepelnek a számlában.

<sup>17</sup> Glaser 1929. 266.

<sup>18</sup> Uo. 264., 267.

<sup>19</sup> Kristó 1988. 106.

szolgál Mora számlája, mely szerint a királyi hadsereg május 18–20 körül Zágrábban és környékén állomásozott. A Zágrábot megelőző állomás, a „Szlávok Egyháza” beazonosítása nem olyan egyszerű, mint a követút többi helynevéé. Annyit tudunk, hogy az előző állomástól, Rakovectól és a következőtől, Zágrábtól kb. fél napi járásra lehet. Ezek segítségével lokalizálva Sesvetével lehet azonos a kérdéses helység.<sup>20</sup> További információk is alátámasztják feltevésemet. Egy 1314-ből származó adat szerint „*omnium sanctorum ecclesiae*” található itt. Ami azonban méginkább megerősíti a „Szlávok Egyháza” Sesvetével való megfelelését, az egy 1334-es adat, mely szerint e helység arról ismeretes, hogy itt „*ecclesia sanctorum omnium circa magnam riam*” van.<sup>21</sup> Tehát a környező állomásoktól való távolság, a Mindenszenteknek titulált templom, és a nagy út körüli fekvés számomra meggyőzően igazolják az útszámla rejtélyes helynevének Sesvetével való azonosságát.

A Mora vezette követség három nap múlva indult tovább Zágrábból. A király kíséretét adott melléjük, aki felért egy menlevéllel. A visszaútra vonatkozó kiadások között szerepel egy bejegyzés, mely szerint „*eramus sex in equis*”, azaz az angol királyi követség hat főből állt. Vezetőjük, Mora Lászlóra, a királyi kíséretre bízta a visszaút kiadásainak intézését, és nagyjából ugyanannyi idő alatt értek vissza Visegrádra mint idefelé jövet. Az angol követségnek a királyi udvarban még hat napot kellett várnia Erzsébet királyné válaszára. Mora a visszaút magyarországi szakaszán kikerülte Komáromot, és Vason keresztül ment Óvárra a Duna jobb partján vivő szárazföldi úton, majd június 3-án hagyta el Magyarországot.

Az angol követség napi átlagsebessége az egész követút során 78–80 km között váltakozott, mely megfelel a 14. századi viszonyoknak, mikor egy egyszerű lovashírnök is 50–80 km-es sebességgel tudott haladni naponta.<sup>22</sup>

Mora magyarországi teendőit 20 nappal hamarabb is elintézhette volna, ha nem kényszerül a zágrábi kitérőre. Ez a terven felüli három hét kb. 1800 dénárjába került, azért ilyen sokba, mert Zágrábból visszafelé, Budán két lovat is vett 780 dénárért. Az egész útra kapott „költőpénzből” már 4400 dénár hiányzott. Az

<sup>20</sup> Ortvay Tivadar: Magyarország egyházi földleírása a XIV. század elején. A pápai tizedjegyzékek alapján feltüntetve. I–II. Bp. 1891–92. II. 754.

<sup>21</sup> Georg Heller: Comitatus Zagrabiensis. M–Z. München 1980. 110.

<sup>22</sup> Ohler 1995. 141.

Angliába való vissztérésre maradt 400 dénárja, holott Magyarországra jövet kb. 2600 dénárt emésztettek fel a kiadások.

Az alábbiakban arról lesz szó, hogy mire is költötte el ennek a pénznek egy részét az angol követ Magyarországon, s ami még érdekesebbé teszi a kérdést az az, hogy vajon a magyarországi – angol dénárban megadott – kiadások mennyit értek akkor magyar pénzben.

Ehhez először egységesítenem kellett az olykor librában (Li.), solidusban (s.) megadott költségeket dénárra átszámítva az alábbi képlet szerint: 1 libra = 20 solidus = 240 dénár, 1 solidus = 12 dénár. Ezt követően pedig át kellett tekintenem az azonos névvel ellátott nemesfémsúlyok és számítási pénzek kusza rendszerét, hogy a számla magyarországi adataihoz tartozó angol dénárokat átváltsam magyar árfolyamra. Ennek érdekében vissza kell nyúlnunk a különböző márkasúlyok eredetéhez.

A márka közvetetten Angliából származik, a 9. században tűnik fel a font mellett mint az arany és az ezüst mérésére használatos súly.<sup>23</sup> Angliában a 350,029 g súlyú Tower-pound volt forgalomban, és ennek a súlynak 2/3 részével egyezett meg az angol márka súlya, azaz 233,3533 g volt. A két súlynak mint számítási pénznek is hasonló volt az aránya: a 240 dénáros font 2/3-a 160 dénár, amely egy középkori angol vagy londoni márkát ért.<sup>24</sup> Köln városa a 13. század folyamán ezt a márkasúlyt vette át a saját 215,496 g-os márkája helyébe, s ezzel elindult európai térhódítása. A kölni számítási rendszerben azonban 1 font nem 1,5 márkát ért, hanem kettőt. A dénárarányok is másként alakultak mint az angol királyságban: 1 kölni márka 144 dénárt ért.<sup>25</sup> Az európai márkasúlyok között a másik legjelentősebb a Párizsban használatos volt, és ez terjedt el Antwerpenben és Regensburgban is.<sup>26</sup> Súlyát Hóman Bálint 244,7529 g-ban határozta meg, pedig a 14. században azonosnak vették a budai márkával, mely 245,53779 g-ot nyomott.<sup>27</sup> A hazánkban alkalmazott márkasúlyok közül a 12–13. században használt magyar márka a kölni – illetve az angol –, az Anjouk idejében elterjedt budai márka pedig a párizsi súllyal volt azonos.<sup>28</sup>

<sup>23</sup> Hóman Bálint: Magyar pénztörténet. Bp. 1916. (a továbbiakban: Hóman 1916.) 46.

<sup>24</sup> Uo. 49–50.

<sup>25</sup> Hóman 1916. 53., 57.; Engel Pál: A 14. századi magyar pénztörténet néhány kérdése. Századok 1990. (a továbbiakban: Engel 1990.) 28.

<sup>26</sup> Engel 1990. 28.

<sup>27</sup> Hóman 1916. 54–55., 94–99.; Engel 1990. 29.

<sup>28</sup> Engel 1990. 28., 32.

Walter de Mora szerzetes számlájának fent vázolt megközelítéséhez tulajdonképpen e két nagy márkasúly-típus arányának megállapítása szükséges. A dolog persze nem ilyen egyszerű. Míg az angol számítási rendszer szilárdan tartotta magát az egész középkor folyamán, a budai márka mint számítási pénz gyakran változott.<sup>29</sup>

Magyarországon az 1340-es évek elejétől a dénár-forint mellett a színezüst márka terjedt el mint pénzsámítási egység.<sup>30</sup> Nagy Lajos már uralkodásának kezdetén, 1343-ban új pénzt veretett.<sup>31</sup> Talán ennek nyomát őrzi az 1345. évi kamaraszerződés is, melyből kiderül, hogy ezen dénár színsúlya 0,48145 g volt. Árfolyamát azonban hozzáigazították az új garasokéhoz, s így 0,48718 g névértéken került forgalomba. 1 budai márka 504 db ilyen dénárt ért.<sup>32</sup> Ezeket az adatokat bátran használhatjuk az útitámla keletkezésekor, azaz 1346-ban, mert még 1351-ben is ez a pénz volt forgalomban. A fenti adatok alapján már meg tudjuk állapítani az angol és a magyar dénár arányát:

1 angol dénár súlya:  $233,3533/160 = 1,4584$  g

1 magyar királyi dénár súlya:  $245,53779/504 = 0,4871$  g

1 angol dénár/1 magyar dénár =  $1,4584$  g /  $0,4871$  g =  $2,99 \approx 3$ .

Tehát megállapíthatjuk, hogy egy angol ezüstdénár kb. 3 magyar királyi ezüstdénárnak felelt meg. Meg kell jegyeznem azonban, hogy a fenti arány csak közelítőleges, és semmiképpen sem szabad biztosnak venni, hiszen nem tudjuk például, hogy a korabeli angol dénár milyen finomságú volt, illetve hasonló finomságú volt-e a két vizsgált pénz. A fenti angol–magyar pénzarány alapján és segítségével gazdagítani lehet a korabeli ár- és értékviszonyokkal kapcsolatos ismereteinket.<sup>33</sup>

Az angol követség Óvártól Visegrádig kb. két és fél nap alatt 378 dénárt, Visegrád és Zágráb között kb. hat nap alatt 900 dénárt költött el. Három napos

---

<sup>29</sup> Uo. 70–91.

<sup>30</sup> Uo. 35., 86.

<sup>31</sup> AO IV. 349.

<sup>32</sup> Engel 1990. 65.

<sup>33</sup> A tanulmány hátralévő részében a kiadások magyar dénárban vannak megadva.

zágrábi tartózkodásuk alatt a király táborában 429 dénár volt a kiadásuk. Visszafelé menet öt nap alatt fogyott el a 30 solidusnak, illetve az 1080 dénárnak megfelelő 12 aranyforint.

Ebből az összefüggésből érdekes pénztörténeti adalék következtethető ki:

ha 12 angol aranyforint = 30 solidus = 360 angol ezüstdénár

és 1 angol ezüstdénár = 3 magyar ezüstdénár, akkor

12 angol aranyforint =  $3 \times 360 = 1080$  magyar ezüstdénár,

1 angol aranyforint = 90 magyar ezüstdénár.

Tudjuk, hogy Magyarországon 1344 és 1351 között 1 magyar aranyforint 90 dénárt ért.<sup>34</sup> Tehát a fenti képlet és a magyar aranyforint–dénár arány összevetéséből kiderül, hogy az angol és a magyar arany körülbelül ugyanolyan értéket képviselt, azaz hasonló súlyú volt. Ez alátámasztja korábbi ismereteinket, mely szerint minden országban az 1252-től ismert 3,5 g súlyú firenzei aranyforintot vették alapul, és ennek értékével való azonosságra törekedtek.<sup>35</sup>

A Visegrád és Zágráb közti útvonalon, de különösen visszafelé jövet tehát drágulást tapasztalunk. Ez azonban nem magyarázható azzal, hogy Magyarországon kedvezőtlenebbek lehettek a termésviszonyok és ebből kifolyólag az élelmiszer-elátottság. Európát az 1310-es évektől folyamatosan járványok és éhínségek sújtották. Ezek betetőzése az 1348 és 1350 között az egész kontinensen pusztító pestis volt. Hazánkban azonban nem előzte meg járvány és éhínség a fekete halált, mert igen kedvező termésviszonyok uralkodtak akkoriban, a gabonatermesztés, az állattenyésztés és a halászat között bizonyos egyensúly állt fenn, az egyház és a földbirtokos arisztokrácia kezén pedig jelentős – gyorsan mozgósítható – készletek halmozódtak fel.<sup>36</sup> A magas magyar árak okát maga az angol követ határozta meg: „... és a királyi hadsereg minden tekintetben drágaságot okozott.”<sup>37</sup> A Dalmácia felé vonuló magyar sereg ellátásának biztosítására felvásárolhatta az élelem

<sup>34</sup> Engel 1990. 51.

<sup>35</sup> Uo. 43.

<sup>36</sup> Fügedi Erik: A középkori Magyarország történeti demográfiájának mai állása. In: Fügedi Erik: Kolduló barátok, polgárok, nemesek. Tanulmányok a magyar középkorról. Bp. 1981. 394.

<sup>37</sup> „...et exercitus regis omnia cara faciebat.” MIÖG 1952. 364.



nagy részét, s így átmeneti, általános áremelkedést idézett elő a Dunántúl középső és déli részén.

A korábban leírtak alapján hat főből állónak tekintve az angol királyi követséget, meg tudjuk állapítani, hogy mennyibe került egy személy egy napi ellátása illetve étkezése, szállása. Óvártól Visegrádig nagyjából az eddigi árakhoz igazodtak a kifizetések. Óváron körülbelül 72 dénárt fizettek egy éjszakáért, azaz egy fő éjszakai szállásköltsége 12 dénár volt. Komáromban és Esztergomban is hasonló volt a helyzet. Dalmácia felé haladva emelkedtek a költségek. Már Fehérváron érzékelhető volt a drágulás: egy reggeli és egy éjszaka kb. 22 dénárba került fejenként. Másnap ugyanott a reggeliért már többet fizettek, mint az eddigi út során általában, 15 dénárt egy személyért. Láttuk, hogy Óváron ugyanez a szolgáltatás csak 12 dénárba került. A segesdi reggeliért fejenként kb. 14–15 dénárt fizettek. Az éjszakai szállásdíjakra Somogyváron és Zákánynál ugyanannyit költöttek, mint az ország egyik legjelentősebb városában, Budán: egy ember 15 dénárért térhetett nyugovóra. Zágrábban, a király táborában – étkezésre, szállásra, a lovak gondozására – összesen 429 dénárt költöttek. A visszafelé, Visegrádra tartó utazás állomásai nincsenek feltüntetve a számlában, itt csak ezen útszakasz összköltségét ismerjük, mely 1080 dénárt tett ki.

Mivel az angol királyi követség az út nagyobb részét lóháton tette meg, Mora a számlában külön fejezetet szentelt a lovakkal kapcsolatos kiadásoknak. Ebből megtudhatjuk, hogy Zágrábból visszatérőben 2340 dénárért két lovat vásárolt Budán. Egy ló tehát kb. 1170 dénárba került. A magyar lovak híresek voltak a középkorban,<sup>38</sup> de számuk nem lehetett elegendő, mert még a 14. században is hoztak be lovakat Magyarországra a Rajna vidékéről.<sup>39</sup> A két budai hátsló valamivel kevesebbe került a korabeli átlagnál, mely a 14. század első felében 3 márka volt.<sup>40</sup> Az 1170 dénár az 1345–51 között ismeretes számítási dénármárka alapján 2,3 budai márkának felelt meg.<sup>41</sup> Elképzelhető, hogy a királyi kísézőnek és menlevelének köszönhetően kaphatott lovat olcsóbban az angol királyi követ.

---

<sup>38</sup> Kulcsár Zsuzsanna: *Így éltek a középkorban. Nyugat-Európa a XI–XIV. században.* Bp. 1967. 99.

<sup>39</sup> Kurcz Ágnes: *Lovagi kultúra Magyarországon a 13–14. században.* Bp. 1988. 82., 85.

<sup>40</sup> Uo! 106.

<sup>41</sup> A ló ára igen széles skálán mozgott a 14. században. Az 1310–20-as években 5–15 márka között váltakozott. Hóman 1916. 522–523.

A patkolás ára nem tért el a nyugat-európai átlagtól, és bizonyára gyakorisága miatt olcsó volt: Visegrádon 18, Fehérváron 24 dénárba került. Egyes lószerszámok magyarországi árát is megtudhatjuk a számla adataiból. A hosszú visegrádi tartózkodás ideje alatt valaki ellopta az egyik ló zabláját, s Mora 36 dénárért tudott újat venni. Ez kb. háromszor annyi volt, mint egy ember *prandium*nak költsége. Az újabb lopást megelőzendő a követ egy reteszt is vett az istállóra, s ezért egy lóvakaróval együtt 12 dénárt adott. Visegrádon nem fizetett az istállóért – csak a rá való reteszért –, ilyen jellegű magyar adatunk csak Zágórából maradt fenn, ahol három napig tartózkodtak. Az erre fordított kiadás sem tért el látványosan a nyugat-európai áráktól, patkolással együtt 63 dénárba került. Ha átlag 20 dénáros patkolási költséggel számolunk, akkor kb. 43 dénárt kellett fizetniük három napi istállóhasználatért.

A magyarországi árak utolsó tételét a folyókon való átkelésre fordított összegek alkotják. Ezek az adatok azért is érdekesek, mert a révdíjak általában a kereskedőkkel kapcsolatosan fordulnak elő a forrásokban. Márpedig a kereskedők áruik értéke, mennyisége, minősége, nagysága alapján meghatározott díjakat fizettek, tehát ezek igen eltérők lehettek. Egy 1326-os adat szerint egy üres szekér átkelési díja 0,5 dénár volt a budai révnél.<sup>42</sup> 1337–38-ban pedig a csehországi kereskedőknek a Dunán való átkeléskor 0,5 garast kellett fizetniük egy – az általuk használt – nyerges ló után.<sup>43</sup> Ezeket az adatokat óvatosan kell kezelni, ha a számla által közölt, 1346-os adatokhoz akarjuk viszonyítani, nemcsak az év miatt, hanem az eltérő pénzlábak okán is. Az 1326-os 0,5 dénár az 1323-as évektől vert, s a 14. század egyik legjobb királyi dénárjának számító *banalis*nak felelt meg. Ennek színsúlya 0,81846 g volt.<sup>44</sup> 1337–38-ban pedig 0,5 garas 3,5 dénárt ért, viszont ebben az esetben 0,51 g színsúlyú dénárokkal kell számolnunk.<sup>45</sup> Az angol követtség esetében egyszerű lovacról, utazókról, azaz egy „puszta” átkelésről van szó, minden áru nélkül. Az általuk fizetett árakból tehát megtudhatjuk, hogy mennyibe került egy utazó átkelése az adott folyókon. A Mora vezette követtség 18 dénárt

<sup>42</sup> Hóman 1916. 528–529.

<sup>43</sup> Pór Antal: Külkereskedelmünk fellendülése a XIV. században. Magyar Gazdaságtörténeti Szemle 1903. 434–435.

<sup>44</sup> Engel 1990. 59.

<sup>45</sup> Uo. 45., 71.

fizetett a Rábán való átkelésért, tehát egy lovas révdíja 3 dénár volt. A dunai és a drávai átkelésnél nincs arra vonatkozó bejegyzés a számlában. Az átkelésre fordított tételek összegéből kikövetkeztetve a kettőért együtt 1 solidust és 6 dénárt fizettek, azaz 54 magyar dénárt. Mindkét folyón kétszer keltek át, tehát egy átkelésért 13,5 dénárt fizettek, egy lovasért pedig 2 és 1/4 dénárt.<sup>46</sup>

S még egy érdekesség: Mora az Erzsébet királyné ajtónállójának fizetett kenőpénzről külön bejegyzést készített. Ez a hat fős követség egyszeri étkezési és szállásdíjával közel azonos összeg, 72 dénár volt, több, mint a három napos zágrábi istállóhasználat díja.

A fenti követút számlájának segítségével újabb adatokkal gazdagodhattunk a magyarországi anyagi kultúrát illetően. Sőt a számla nyugat-európai adataival összehasonlítva még az is megállapítható, hogy Magyarországon többbe kerültek mind az étkezésért és szállásért, mind a folyókon való átkelésekért kifizetett díjak, csupán a lovakkal kapcsolatos kiadásoknál találhatunk a nyugat-európai áraknál alacsonyabb vagy azokkal egyenértékű összegeket. Nem beszélve arról, hogy az ország ezüstdénárja alig elmaradva angol rokonától – 1:3 arányban – irigylésre méltóan csillogott a 14. században.

---

<sup>46</sup> Az 1346-ban forgalomban lévő dénárok színsúlya 0,487 g volt. Engel 1990. 65., 71.