

## BEVEZETÉS

A középkori magyar tengeri hajózás szorosan összekapcsolódott a dalmát hajózással, mivel többségében a dalmát partvidék lakóinak szolgáltatásán (tengerészek felfogadása, hajók kiállítása) alapult.

A dalmát partvidék kedvező földrajzi adottságokkal rendelkezik a hajózás és a kereskedelem számára. A mélyen benyúló öblök, hosszú, keskeny félszigetek, és az előttük fekvő szigetek ideális helyet nyújtanak a kikötőknek. A partok közelében húzódó hegyek erdősegeinek fái (tölgy, fenyő) pedig a római időktől kezdve a hajók alapanyagául szolgáltak. A dalmát partok mentén uralkodó szelek (*bora*, *sirocco*, *mistral*) meghatározták a hajózási időszakot és így a hajósok, kereskedők életét is. Az Adria keleti partjai mentén tavasszal fújó déli szél, a *sirocco*, az Adrián északra hajózókat segítette, akadályozta viszont a dél felé tartó hajóforgalmat, de a keleti part szigeteinek, félszigeteinek védelmében még mindig könnyebb volt dél felé hajózni a *sirocco*val szemben, mint az Adria nyugati, tagolatlan partvidékén. Az északkeleti vad téli szél, a *bora* ellen Raguzát a város mögött emelkedő Sergius-hegy védelmezte, Zengg városának lakóit, hajóseit viszont akadályozta a viharos szél télen. Az északnyugatról fújó nyári szél, a *mistral* kedvezett a helyi hajózásnak a dalmát partok védett csatornáinak mentén.<sup>1</sup>

Zára két sziget (Ugliano, Pasman), Spalato Brazza szigete mögött húzódik, míg Trau egy apró szigeten fekszik. Sebenico, és Scardona városa pedig a szárazföldre benyúló öbölben helyezkedik el. Raguzát egy félszigeten alapították meg, amely tulajdonképpen egy sziget volt a háta mögött emelkedő hegy miatt, amelytől egy csatorna választotta el. Ez a csatorna a XI. században lassan feltöltődött, teret engedve a város terjeszkedésének. A jelentősebb dalmát szigetek: Veglia, Cherso, Arbe, Pago, Brazza, Lesina, Lissa, Curzola, Meleda. (Lásd az 1. számú térképet, ill. a földrajzi nevek mutatóját.)

A nagyobb dalmát városok (Zára, Trau, Spalato, Raguzá), fő tevékenységük, a kereskedelem révén hajóflottával is rendelkeztek. Stratégiai helyzetük – főleg Zaráé, Raguzáé – és élénk kereskedelmük miatt már a XI. századtól harc folyt fennhatóságukért Velence és a horvát királyok között. A XII. századtól azonban már főleg a magyar uralkodók és Velence küzdöttek a dalmát városokért. Velencét elsősorban az Adrián hajózó kereskedői biztonságának garantálása motiválta a dalmát partvidék megszerzésében, ill. a kereskedelmi

---

<sup>1</sup> Krekić B. (1972): *Dubrovnik in the 14<sup>th</sup> and 15<sup>th</sup> century. A city between East and West*, Oklahoma. 4. o.

vetélytársak elnyomása. A magyar uralkodók célja Velence visszaszorítása, a terület megszerzésével pedig külpolitikai lehetőségeik megnövelése volt. A dalmát városok adói a királyi bevételeket gyarapították.

Az 1356–58-as velencei-magyar háború eredményeként, a zárai béke (1358. február 18.) megkötésével Dalmácia, a Quarneroi-öböl közepétől Durazzo-ig húzódó terület a szigetekkel együtt a Magyar Királysághoz került. Velence lemondott Dalmáciára vonatkozó jogáról és a Horvátország és Dalmácia hercege cím használatáról. I. Lajos az Árpád-házi királyok és apja által birtokolt dalmáciai területeket új szerzeménnyel is gyarapította, Raguzai városával és annak területeivel.<sup>2</sup>

A tengerparti területeket megszerezve, azok gazdasági és stratégiai előnyeit ezután a magyar uralkodó élvezte, aki igyekezett támogatni a városok kereskedelmét, és a harmincad-hivatalok megszervezésével részesedni kívánt bevételeikből. Politikai terveihez, vagy egy esetleges újabb nápolyi konfliktus esetén most már rendelkezésére álltak a dalmát városok hajói, szemben a korábbi évekkel.

Az újonnan megszerzett szárazföldi területek a horvát-dalmát bán irányítása alá kerültek, aki Zára város comesi tisztségét<sup>3</sup> is viselte.

A királyi tengernagyi címet (*admiratus maritimus regii*) 1358. február 10-én – a zárai béke megkötése előtt – már használták, tehát I. Lajos magyar király 1357 végén, zárai tartózkodásakor már megkezdhetette saját hajóhadának megszervezését.<sup>4</sup> A legelső királyi tengernagyi a zárai Cesami Subich Jakab (*Iacobus Subichus de Cesame*) udvari lovag volt, aki 1363-ig viselte ezt a cí-

---

<sup>2</sup> Dalmácia név alatt általában az Adria keleti partján húzódó dalmát városokat és szigeteket értették, Nonától Raguzáig. A Quarneroi-öböl mentén fekvő városok (Fiume, Zengg), szigetek és területek horvát főúri családok tulajdonához tartoztak, akik velencei vagy magyar függőségi viszonyban voltak. A magyar uralkodók által elfoglalt tengerparti területek, 1105-től, szintén Dalmácia név alatt kerültek a Magyar Királysághoz, annak ellenére, hogy nem minden dalmát városra és szigetre terjedt ki a magyar fennhatóság: 1358-tól azonban a zárai béke értelmében egész Dalmácia, és e név alatt a Quarneroi-öböl vidéke is magyar fennhatóság alá került.

<sup>3</sup> A comesi tisztség a XIV. századra az adott város politikai életében kevés hatalommal rendelkező, de a királyi hatalmat képviselő, jól jövedelmező javadalommá vált, amelynek viselője az adott dalmát város előkelőinek sorába tartozott. A dalmát városok irányítását a választott városi tisztségviselők látták el, mint például a rector. 1362-ben Szécsi Miklós a horvát-dalmát báni cím mellett Zára városának comesi tisztségét is betöltötte, ahogy 1381-ben Bebek Imre bán is. /Smičiklas, T. (1972–1976): *Codex diplomaticus Regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae*, Zagreb. XIII, XVI. kötet. 192, 144. okl. Továbbiakban: CD. Croat./

<sup>4</sup> Miklósy Z. (1934): *A magyar királyi tengeri hajóhada a középkorban*, Budapest. 19. o. Továbbiakban: Miklósy 1934.

met. 1372-ig a genovai Baldassar de Sorba, 1383-ig pedig a genovai Simon Doria (*Symonis de Aurea de Ianua, Simon d'Auria*) volt a királyi tengernagy.

Brazza, Lesina, Curzola és Lissa szigetek comesi tisztségét töltötte be állandó jelleggel a királyi tengernagy, Baldassar de Sorba ezeken kívül még Almissa várának comese is volt 1370-ben. A királyi tengernagy a magyar hajóhadat irányította, de rangban a horvát-dalmát bán alatt állt. Gondoskodott a városok és szigetek hajószolgáltatásáról, a hajósok, katonák felfogadásáról, a hajók karbantartásáról,<sup>5</sup> és diplomáciai feladatokat is ellátott.

A tengernagyot helyettesítő tisztségviselőket *vicarius*oknak nevezték. 1370-ben Lesina szigetén (Fara) a zárai Colano Martinuzzi de Butonano úr volt a *vicarius*.<sup>6</sup>

I. Lajos magyar király hajóhadának gerincét a dalmát városok, szigetek hajói alkották, azonban a király saját hajókat is készíttetett.<sup>7</sup> A kor forrásai is megkülönböztették a király és a dalmát városok hajóit, nem magyar hajóhadról beszélnek, mégis annak kell tekinteni, mivel 1358-tól Dalmácia a Magyar Királysághoz tartozott. Az oklevelek a király gályáit, hajóit a tengernagy hajóiként említik, míg a dalmát városok esetében megnevezik a gálya, a hajó tulajdonosát.

A hajóhadat alkotó hajók, és elsősorban a kor hadihajójának számító gályák számát csak megbecsülni lehet: a királyi (tengernagy) gályák száma a meglévő források alapján 3–4 lehetett, a dalmát városok által kiállítottakkal legalább 10 gálya alkothatta a magyar hajóhadat, és ehhez csatlakoztak még a kisebb hajók. Nem képviselt akkora erőt, mint a velencei hajóhad, korszerűségben azonban felvehetette vele a versenyt, erre utalnak a különböző hajótípusok, valamint az ágyúhasználatról,<sup>8</sup> és a velencei hajóépítő mester felfoga-

<sup>5</sup> Miklósy 1934, 29. o. A tengernagyok életéről részletesen beszámol Miklósy Zoltán: Miklósy 1934, 42–46. o.

<sup>6</sup> CD. Croat. XIV. köt. 198. okl. „...potentis viri domini Baldassari de Sorba de Ianua, regii ammirati et comitis castri Almissi et insularum Farre, Brachie et Corzule, suo vicario in Fara nobili viro domino Colano Martinuzii de Butouano de Jadra.” (CD. Croat. XIV. köt. 190. okl.)

<sup>7</sup> 1360-ban Ragusa hajóépítő-műhelyében (arszenál) – amelyet a raguzaiak készségesen átengedtek a királynak – 3 gályát készített. A hajóépítés megindult, 1362-ben már voltak a raguzai arzenálban királyi gályák. (Miklósy 1934, 25. o.)

<sup>8</sup> A XIV. század második felében kezdik el használni az ágyúkat a hajókon is. A velenceiek először 1372-ben, a velencei-padovai harcokban vetették be a szárazföldről (más nézet szerint már a százéves háborúban is használták az ágyút). Pár évvel későbből, 1378-ból már vannak adatok Ragusa ágyúhasználatára is. A raguzaiak is kísérleteztek az ágyúk használatával gályáikon, amelyeket a gályák előbástyájára helyeztek. 1379. december 14-én a Kistanács határozata szerint kölcsönádnak a város fegyverkészletéből két ágyút Marini de Mence hajójára, aki a város számára indult Apuliába gabo-

dásáról<sup>9</sup> szóló források. Elsősorban a szárazföldön harcoló seregeket segítette a magyar hajóhad, és ez a feladata mutatkozott meg a chioggiai háborúban is, amelyben azonban a magyar király a tengeren nem egyedül harcolt, hanem a jelentős tengeri hatalom, Genova szövetségében. A hajóhad felépítését, működését a chioggiai háborúban (1378–1381) való részvétele alapján lehet leginkább tanulmányozni. E célra szolgálhatnak az e munkában bemutatott 1381-ből származó oklevelek, bepillantást nyújtanak I. Lajos magyar király hajóhadának életébe, a kor hajótípusaiba, tengeri harcmódorába. Az I. részben a chioggiai háború rövid bemutatása után a háború utolsó évének néhány hónapját jelenítik meg az 1381-es oklevelek, amelyek közül például kettő (165, 167.) ugyanazt az eseményt mutatja be két különböző nézőpontból.<sup>10</sup>

A nápolyi trónért harcoló – I. Lajos magyar király parancsára – Durazzoi Károlynak segítő királyi hajóhad működése elevenedik meg a II. részben, az 1382-ből származó oklevelek segítségével.

A bemutatást térképek, képek egészítik ki.<sup>11</sup>

---

náért. (Miklós Z.: Nagy Lajos tüzérsége In: *Hadtörténelmi Közlemények*, 1927. 520–522. o., 521. o.; Monumenta Spectantia Historiam Sclavorum Meridionalium, Monumenta Ragusina, *Libri Reformationum*, tomus II-IV., Zagrabiae. IV. köt. 253. o. Továbbiakban: Mon. Rag.)

<sup>9</sup> 1358. augusztus 24-én a raguzai Nagytanács felfogadta a *velencei* Marinus mestert egy évre, a raguzai arzenál *protomagister*évé. A *protomagister* a hajóácsok mestere volt, és a munkálatokat irányította. Fizetése mellett a város házat, és ruházatot biztosított neki. (Mon. Rag. II. köt. 235. o.) Érdekes, hogy 1358–59-ben, közvetlenül a zárai béke után, tehát a velencei uralom megszűnését követően, a kor legjobb hajóépítő államának egyik hajókészítő mestere dolgozott Raguzában. Valószínűleg Velence engedélyével érkezett Marinus mester, mivel Velence féltve őrizte hajóépítésének titkait és csak „úgy” nem engedték volna el.

Marinus mester 1362-ben még Raguzában dolgozott, és I. Lajos magyar király hajóinak készítését is ő felügyelte. (Miklós 1934, 25. o.)

<sup>10</sup> A háború többi évéről oklevelek alapján részletesen beszámol I. Lajos magyar király hajóhadával kapcsolatban Miklós Zoltán, lásd. Miklós (1934).

<sup>11</sup> Az oklevelek megtalálhatóak Smičiklas, T. (1976): *Codex diplomaticus Regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae*, Zagreb. XVI. kötet. 151, 163, 165–167, 230–231, 244. oklevél.

## Ajánlott irodalom

### Források:

- Gelcich J. (1887): *Diplomatarium relationum Republicae Ragusanae cum Regno Hungariae*, Budapest.
- Smičiklas, T. (1972–1976): *Codex diplomaticus Regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae*, Zagreb. XIII–XVI. kötet.

### Szakirodalom:

- Bertényi I. (1989): *Nagy Lajos király*, Budapest.
- Krekić B.: Dubrovnik (Ragusa) and the war of Tenedos/Chioggia (1378–1381), In: Krekić B.: *Dubrovnik, Italy and the Balkans in the Late Middle Ages*, 1980, London, 1–34. o.
- Kristó Gy. (1988): *Az Anjou-kor háborúi*, Budapest
- Lane, F. C. (1973): *Venice, a maritime republic*, Baltimore.
- Lane, F. C. (1992): *Venetian ships and shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore, London.
- Marjai I. – Pataki D. (1973): *A hajó története*, Budapest.
- Miklósy Z. (1934): *A magyar király tengeri hajóhada a középkorban*, Budapest.
- Miskolczi I. (1937): *Magyar-olasz összeköttetések az Anjouk-korában*, Budapest.
- Süttő Sz. (2003): *Anjou-Magyarország alkonya*, Szeged. I–II. kötet.
- Szabó L. (1917): *Városi élet a középkori Dalmáciában*, Budapest.
- Wilczek E.: Magyar tengerészet az Anjou-korban, In: *Századok*, 1895. 205–217, 301–317, 422–440, 507–522. o.