

# TANULMÁNYOK

FODOR PÁL

## KÉT SZÁRAZFÖLDI HÁBORÚ KÖZÖTT Oszmán tengeri előkészületek 1590–92-ben\*

1590. március 21-én az oszmán birodalom békét kötött Perzsiával, s ezzel véget ért a keleti határokon 13 éve folyó háború. Az oszmán udvar előzetes várakozásai fényesen teljesültek. A békeegyezmény szentesítette az oszmán hódításokat, s a Porta fennhatósága alá került Transzkaukázia és széles területek Irak nyugati részén.<sup>1</sup>

Alig telt el két esztendő a kimerítő (vagy annak hitt) háború lezárása után, az oszmán vezetés máris rohamléptekkel sodródott egy még nagyobb szárazföldi összecsapás felé. 1592 végére készültségbe helyezték a birodalmi hadakat, és 1593 nyarán Szinán nagyvezír megindult Magyarország ellen. Kitért az újabb Habsburg–oszmán háború és senki sem sejtette, hogy hosszabb és vészterhesebb lesz, mint a korábbiak közül bármelyik.

Az oszmán udvar magatartását már a kortársak is nehezen értették és éppúgy ésszerűtlennek találták, mint sok mai történész. A perzsa háború után (sőt már annak utolsó éveiben) a korabeli nemzetközi diplomácia egyöntetűen azt várta, hogy a Porta ismét a Mediterráneum felé fordul. Felerősítette ezeket a várakozásokat, hogy az európai hatalmak isztambuli követei már 1589-től gyakran adtak híreket tengeri előkészületekről. Az oszmán vezetők nyilatkozatai szintén fordulatra engedtek következtetni, hiszen azokban gyakran esett szó hatalmas flotta kiküldéséről, Spanyolország, Velence, vagy Málta megtámadásáról. (Velence elsősorban egy Kréta elleni akciótól tartott és sietve hozzáfogott flottája korszerűsítéséhez és a sziget megerősítéséhez.)<sup>2</sup> A nemzetközi politikában ugyancsak nagy erők munkálkodtak azon, hogy az oszmán birodalom hadi potenciálját ismét a Mediterráneum felé tereljék. Anglia, a Porta újdonsült szövetségese, minden követ megmozgatott, hogy a szultánt rávegye Spanyolország megtámadására, amellyel ekkoriban vívta élethalálharcát. Az isztambuli angol követek (Harborne, majd utóda Barton) még a perzsa béke megkötése és a Nagy Armada felvonulása előtt többször kaptak ígéretet arra, hogy az oszmán flotta akcióba lép a spanyolok ellen, de mint Barton a szultánhoz intézett beadványában felpanaszolta: „... az Ön részéről mind ez ideig semmi jele nem mutatkozott egy ilyen lépésnek”.<sup>3</sup> A késlekedést a török államférfiak azzal indokolták, hogy nincs

\* Nyomdánk betűkészlete – sajnos – nem tette lehetővé a török szövegek helyes ortográfiájú közlését, amiért olvasóink szíves elnézését kérjük. – A szerkesztőség.

1 *Bekir Kütükoglu*: Osmanli-Safevi siyasi münaseberleri 1578–1590. Istanbul, 1977.

2 *Fernand Braudel*: The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II. 2. k. New York, Hagestovn, San Francisco, London, 1972., 2. k. 1187., 1190., 1192., 1198. o.; *Dorothy M. Vaughan*: Europe and the Turk. A Pattern of Alliances, 1350–1700. Liverpool, 1954., 171–172. o.

3 *Edwin Pears*: The Spanish Armada and the Ottoman Porte. *The English Historical Review*, VIII (1893) 459. o. (E. Barton 1588. november 30-i levele). V. ö. *Akdes N. Kurat*: Türk-İngiliz münasebetlerinin baslangici ve gelismesi 1553–1610. Ankara, 1953. 71–84. o.

megfelelő emberük a hajóhad irányítására, de ez – egyetérthetünk Bartonnal – nem volt több üres kifogásnál. Az angol követ szerint a háttérben a spanyolok által megvesztegetett nagyvezír (1586 áprilisától Szijavus pasa) állt, aki a tengeri hadviselést ellenző udvari frakcióra támaszkodva sikeresen megakadályozta a segítségnyújtást az angol királynőnek. Barton legnagyobb sajnálatára a szultánnak ezek a tanácsadói jól átlátták, hogy a spanyolok elleni háború kizárólag az angolok érdekeit szolgálná, a birodalomnak csak bajt és újabb terheket hozna.<sup>4</sup> Az oszmán–angol gyakorlati együttműködés útjában tornyosuló legnagyobb akadály azonban nem politikai, hanem nagyon is anyagi természetű volt, s úgy tűnik, Barton éppen ezzel nem számolt súlyának megfelelően. Azzal nevezetesen, hogy az oszmánok akkor sem tudtak volna Anglia segítségére sietni, ha akarnak, mert az oszmán flotta siralmas állapota ezt eleve lehetetlenné tette.

A Mediterráneummal foglalkozó történészek rég kimutatták már, hogy az oszmán tengeri hatalom az 1580-as években rohamos hanyatlásnak indult. Ennek fő oka sajátos módon nem a lepantói vereségben (1571) rejtett, hanem épp ellenkezőleg abban, hogy az Észak-Afrikáért folytatott hosszú harcból az oszmánok kerültek ki győztesen. Tunisz oszmán elfoglalása (1574) és a portugál király marokkói veresége (1578) után az oszmán udvar úgy ítélte meg, hogy elérte, amit akart: lemondott a további hódításokról és 1580-ban fegyverszünetben állapodott meg nagy ellenségével, Spanyolországgal. Az egyezményt az 1580-as években sorozatosan megújították (legutóbb 1590-ben), s Braudel szavaival élve „a háború elhagyta a Mediterráneum központját”.<sup>5</sup> Az oszmán hajóhad a kapudán pasa vezetésével továbbra is évről évre kifutott a Földközi-tenger vizeire, de egyre kisebb távolságokra jutott el és mind kevesebb dolga akadt. Ennek következtében a hajók száma folyamatosan csökkent, utánpótlásukra kevés gondot fordítottak, a felszerelés és a fegyelem pedig egyre romlott. 1587-ben meghalt Kilidzs Ali pasa, az egykori kalóz, akit az akkori nemzetközi közvélemény az utolsó nagy formátumú flottaparancsnoknak tartott, s a haditengerészet még csekély feladatait is mind nehezebben tudta teljesíteni.<sup>6</sup> 1589 decemberében az isztambuli keresztény megfigyelők olyan siralmasnak látták Haszán pasa hazatérő flottáját, hogy az szerintük semmiféle keresztény támadásnak nem tudott volna ellenállni.<sup>7</sup> F. Braudelnek és A. C. Hessnek bizonyára igaza van, amikor az oszmán flotta leépüléséért főleg az 1580. évi politikai fordulatot, s a nyomában beköszönő békét teszi felelőssé, amely tétlenségre kárhoztatta, „megölte és elrohasztotta” az oszmán hajókat.

Az újabb kutatások kiderítették azonban, hogy a XVI. század második felében nemcsak az oszmán flottánál figyelhető meg „visszafejlődés”, hanem a többi mediterráneumi hatalomnál is a passzivitás jelei mutatkoztak. Az 1580-as évek megbékélését elsősorban arra vezetik vissza, hogy összetett okok (mindenekelőtt a tűzfegyverek kiterjedt használata) folytán a tengeri hadviselés költségei tetemesen

<sup>4</sup> Pears: *The Spanish Armada*, 461–462. o. (1589. január 3.). V. ö. *Laura Coulter: An Examination of the Status and Activities of the English Ambassadors to the Ottoman Porte in the Late Sixteenth and Early Seventeenth Centuries. Revue des Etudes Sud-Est Européennes* 28. 1-4 (1990): 62–63. o.

<sup>5</sup> Braudel: *The Mediterranean*, 2. k. 1141–1142., 1143–1166., 1176–1185., 1193. o.; *Andrew C. Hess: The Battle of Lepanto and its Place in Mediterranean History. Past and Present* 57 (1972), 53–73., főleg 70–72. o.

<sup>6</sup> *Haliük Selisvaroglu: Kiliç Ali Pasa. İn: İslam Ansiklopedisi* VI. İstanbul, 1955. 681. o. V. ö. Braudel: *The Mediterranean*, 2. k. 1188. o.

<sup>7</sup> Braudel: *The Mediterranean*, 2. k. 1191. o.

megnövekedtek, s ez arra készítette az összes hadviselő felet, hogy amennyire teheti, visszafogja mediterráneumi szerepvállalását.<sup>8</sup> Egyes számítások szerint egy gálya éves fenntartása legalább annyiba került, mint amennyibe a felépítése és a felszerelése, de akár meg is haladhatta annak összegét.<sup>9</sup> Az oszmán hajóhad sorsában az általános mediterráneumi trend tükröződött, azzal a nem lényegtelen különbséggel, hogy a hanyatlás messze felülmúlta azt a mértéket, ami egy tengeri nagyhatalom számára elfogadható lett volna.<sup>10</sup> Nyilvánvaló, hogy az oszmán flotta feltűnő meggyengülésében belső okok is közrejátszottak, amelyek közül a birodalom kusza pénzügyi helyzetét és az oszmán vezetés szemléletének megváltozását kell kiemelnünk.

Ismert, hogy az 1580-as években az oszmán államot mély pénzügyi válság rázta meg, s az évtized végére az isztambuli kormányzat merőben újszerű problémával kényszerült szembenézni: a tartós költségvetési deficitel.<sup>11</sup> Szijavus nagyvezír szerint 1588-ban a bevételek már egyharmaddal maradtak el a kiadások mögött. Nem változott a helyzet 1590-re sem, amikor Szinán nagyvezír megfogalmazása szerint „bevételünk egy, kiadásunk másfél”.<sup>12</sup> Az 1578 óta folyó perzsa háború idején kiderült, hogy a birodalom erőforrásai immár nem elegendők ahhoz, hogy a szultán egyszerre viseljen háborút tengeren és szárazföldön. Miután a felduzzadt udvari csapatok zsoldjának kifizetése is egyre többször állította megoldhatatlan feladat elé a központi adminisztrációt, a flottára – mivel nem vártak rá nagy feladatok – a lehető legkevesebbet fordították. A költségek növekedése és a pénztelenség miatt az oszmán vezetés amúgy is átértékelte a haditengerészethez való viszonyát. Úgy ítélte meg, hogy a tengeri hadviseléssel szemben elsőbbséget kell adni a szárazföldi vállalkozásoknak, mert a hajók építése és fenntartása arányaiban jóval nagyobb összegeket emészt fel, mint a szárazföldi hadsereg ellátása, ráadásul a hajóhad bevetése aránytalanul hosszú előkészületeket tesz szükségessé. Szinán nagyvezír, aki 1589 tavaszán foglalta el másodszor ezt a posztot, egyik 1589-ben írt előterjesztésében a következőképpen foglalta össze ezt a felfogást:

8 John Francis Guilmartin Jr. *Gunpowder and Galleys. Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century.* London, 1974. 253–273. o.

9 V. ö. Andrew C. Hess: *The Forgotten Frontier. A History of the Sixteenth Century Ibero-African Frontier.* Chicago, London, 1978. 91. o. A Szinán pasától itt idézett adat nem III. Murád uralkodásának első éveiből, hanem 1589-ből származik és nem a hajók üzemeltetési, hanem építési költségeire vonatkozik. L. alább.

10 Tudjuk, hogy 1576 után szinte teljesen leállt a hajóépítés Velencében is (az 1590-es években több mint 500 mester kényszerült elhagyni az Arsenalt), de ez részben abból fakadt, hogy a köztársaság bőségesen részesült a lepantói hadizsákmányból, ami hosszú évtizedekre megoldotta a velencei hajók utánpótlását. L.: Robert C. Davis: *Shipbuilders of the Venetian Arsenal. Workers and Workplace in the Preindustrial City.* Baltimore, London, 1991. 16. o.

11 Klaus Röhrborn: *Die Emanzipation der Finanzbürokratie im Osmanischen Reich. Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft* 122 (1972), 120. o.

12 Halil Sahillioglu: *Sivis Year Crises in the Ottoman Empire.* In: *Studies in the Economic History of the Middle East.* (Ed.: M. A. Cook). London, 1970. 241. o.; Istanbul, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi (a továbbiakban: TSMK), Revan 1943. 3a., 39b. V. ö. uo. 16a.-val, ahol az áll, hogy a hiány 1000 jük (100 millió) akce körül mozgott. (Ez a telhisz-gyűjtemény döntő többségében Szinán pasa nagyvezír előterjesztéseit tartalmazza 1589–1591-ből, l. *Suraiya Faroqli*: *Die Vorlagen (telhise) des Großwesirs Sinan Paşa an Sultan Murad III.* Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde der Philosophischen Fakultät der Universität Hamburg, Hamburg, 1967. Későbbi adatok szerint az 1592–93. évi állami büdzse hiánya 70 000 000 akcséra rügött (l.: *Alimet Tabakoglu*: XVII ve XVII yüzyıl Osmanlı bütçeleri. In: Ord. Prof. Ömer Lütfi Barkan'a Armagan. İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası 41.1–4 [1985] 396. o.), ami hihetővé teszi Szinán adatát. H. Hezarfen az 1000. évre (1591–92) 193 000 000 akce bevételt és 360 400 000 akce kiadást említ, ami 167 400 000 akce hiányt jelentene. Tabakoglu ezt minden indoklás nélkül „valószínűleg téves”-nek minősíti (uo. 396. o., 19. jegyzet).

„Szárzaföldi hadjárat indításához pusztán egy parancsra van szükség; mindenki felül a lovára és útnak indul. A tengeri hadjárat nem ilyen; ..., bármekkora anyagi és emberi erőfeszítéseket tesznek is, hét–nyolc hónap alatt valósul meg”.<sup>13</sup>

Különösen jól tükröződnek a flotta kiállításával kapcsolatos nehézségek azokból a telhiszekből, amelyekben Szinán beszámol a szultánnak a tripoli lázadás leverésére tett javaslatokról és intézkedésekről. Kitűnik ezekből, hogy a Porta a hagyományos módon, hajóhad kiküldésével már nem tudta kézben tartani az eseményeket, mert nem rendelkezett azzal a 200–300 jük (20–30 000 000) akcséval, vagy 150 000 „sárga” arannyal, ami egy közepes méretű flotta (mintegy 100 hajó) előállításához szükséges lett volna.<sup>14</sup> Miután a külső kincstár kongott az ürességtől, a szultán pedig egyelőre nem mutatott hajlandóságot arra, hogy pénzt adjon a belső kincstárból, újszerű megoldások után kellett nézni. Ennek volt egyik formája, hogy fontosabb posztokat, vagy vezíri rangot olyan személyeknek adományoztak, akik vállalták, hogy saját költségükön elvégeznek megadott feladatokat, vagy ha azt szabták feltételként, megépítenek néhány hajót. Szinán például azért javasolta Haszán anatóliai beglerbég kinevezését egyiptomi kormányzónak, mert az vállalta, hogy saját pénzén felszerel tíz gályát (kadirga), s azok segítségével elfojtja a tripoli felkelést.<sup>15</sup> 1590 tavaszán Isztambulban szárnyra kelt a hír, hogy a szultán annak adja a tripoli beglerbégiséget, aki a maga erejéből hajlandó öt gályát kiállítani.<sup>16</sup> Ezek az esetek világosan jelzik, hogy a tétlenség és az elhasználódás csak egyik összetevője volt az oszmán haditengerészet hanyatlásának, s még ennél is nagyobb szerepet kell tulajdonítanunk az anyagi erőforrások szűkösségének és a szultáni udvar megváltozott flottapolitikájának.

Míg az általános trendek, amelyek az oszmán flotta helyzetét meghatározták, viszonylag jól ismertek, addig sokkal kevesebbet tudunk arról, hogy a pénz és a törődés hiánya milyen hatást gyakorolt az oszmán haditengerészet személyi állományára. Aligha lehet kétséges, hogy ez a hatás mind a létszámot, mind a minőséget tekintve negatív volt. A szétszórt adatok alapján úgy tűnik, a legnagyobb gondot a szakképzett tengerészkapitányok hiánya okozta. A nagy tengeri háborúk lezárulása után felbomlóban volt az észak-afrikai kalózvezérek és az oszmán állam sajátos szövetsége, amelybe az előbbieket hozzáértésüket és vakmerőségüket vitték be, az utóbbi pedig anyagi erőforrásait, megalapozva az oszmán flotta mintegy fél évszázados uralmát a Földközi-tengeren. A békekorszak beköszöntével azonban a

13 TSMK, Revan 1943. 3a. Az oszmán szemlélet változásáról A. C. Hess is ír: *The Forgotten Frontier*, 122–123. o. A hadviselés finanszírozási kérdéseiről és egyes hadjáratok költségeiről l. *Caroline Finkel: The Administration of Warfare: The Ottoman Military Campaigns in Hungary, 1593–1606*. Wien, 1988., főleg a 209. o. skk.; *Colin Imber: The Cost of Naval Warfare. The Account of Hayreddin Barbarossa's Herceg Novi Campaign in 1539. Archivum Ottomanicum IV* (1972), 203–216. o.; *Mehmet İpçioğlu: Kanuni Süleyman'ın Estergon (Esztergom) seferi 1543. Osmanlı Arastırmaları* (1990), 137–159. o. Megjegyzendő, hogy a sajátos oszmán pénzügyi elszámolási módszerek miatt szinte lehetetlen megállapítani egy-egy hadjárat tényleges költségeit, s ez igen nagy akadálya az összehasonlító vizsgálatoknak is.

14 TSMK, Revan 1943. 65a–65b., 51a–51b., 42a–42b. (a keletkezés valószínű sorrendjében). Szinán az összegek megjelölésekor ingadozik, de egy helyütt (uo. 3a.) határozottan megmondja: „minden egyes hajó teljes befejezéséhez 3 jük (300 000) akcséra van szükség” (her bir gemi tamam teknil olunmaga üç yük akçe gerektir). Mint később látni fogjuk, a „hajó” általános terminus itt a törökül *kadirgá*-nak nevezett gályát jelenti. 1614 januárjában egy gálya kiállításának és teljes felszerelésének költsége 236 500 akcsét tett ki, l. *İdris Bostan: Osmanlı bahriye teskilati*. XVII. yüzyılda Tersâne-i Âmire. Ankara, 1992., 86. o.

15 TSMK, Revan 1943. 51a–51b.

16 *Braudel: The Mediterranean*, 2. k. 1192. o. Ezek az esetek természetesen nem ugyanazok, mint némely tengeri szandzsákbégéké, akik katonák táplálása helyett már a régebbi időkben is állítottak ki egy-két hajót, ha a szükség, vagy a központ úgy kívánta. V. ö. *Colin H. Imber: The Navy of Süleyman the Magnificent. Archivum Ottomanicum VI* (1980), 256., 258. o.

kalózok már nem találták vonzóknak az oszmán szolgálatot, hanem inkább szereztek néhány hajót és saját szakállukra kalandoztak az ellenséges vizeken. Színán szinte megütözközve értesítette a szultánt arról, hogy hiába kínáltak szandzsákbégi hivatalt a legnevesebb algériai kapitányoknak (Arnavud Meminek és Murád reisznek), az illetők kereken visszautasították az ajánlatot és nem voltak hajlandók Isztambulba jönni. A nagyvezír szerint 1570–74-ben „még több mint 350 rátermett kalózkapitány (*korsan reis*) állt szolgálatban”, de a legutóbbi szemlén (valószínűleg 1591 első felében) már csak 70-et találtak közülük, s többségük vagy öreg, vagy munkaképtelen volt.<sup>17</sup> Az oszmán hajóhad viszont szinte mozdulni sem tudott a kalózok nélkül, s ezért írta a szultán a nagyvezírnek Haszán kapudán pasa halála után, 1591 július közepén: „, a kapudáni poszton tengerészletben jártas kalózra van szükség”.<sup>18</sup> Néhány napos tanakodás után Csigalazade Színánt nevezték ki Haszán pasa megürit helyére, s egyidejűleg vezíri rangot adományoztak neki. Szelaniki szerint mindezt annak köszönhette, hogy Európából származott, jól ismerte a hajózás rejtelmait, és főleg, mert apja kalózkodással foglalkozott.<sup>19</sup>

A sanyarú idők mély nyomokat hagytak a hajóoszték és legénységük (az ún. *azabok*), a hajóácsok és a különböző mesteremberek, valamint az evezősök állományán is. A „birodalmi arzenál népéről” (*tersane halki*) a következő helyzetjelentést adja L. Bernardo velencei követ 1592-ben (amikor az előző évekhez képest kissé javult a helyzet): „a szultánnak négyezernél több asappi-ja van, akik a gályák tisztjei, s akiknek kétharmada kevésbé alkalmas erre a szolgálatra. Ezt a katonaságot nagyon rosszul fizetik, rendszerint három-négy hónapos elmaradás van a zsoldfizetésben, mert amikor nincs szüksége rájuk, a Nagyúr nemigen törődik az ellátásukkal. Ezért a létszámuk egyre csökkent, mint ahogy az értékük és a tapasztalatuk is csökken, mivel már tizennégy éve nem futott ki Konstantinápolyból a királyi sereg; az idősök kiesnek, nem tudták az újonnan felvetteket betanítani, úgyhogy kevesen vannak azok, akik az említett időben szert tudtak tenni némi ismeretekre a tengeri ügyekben. Az isztambuli galyaépítő mesteremberek a Nagyúr és a hajóhad parancsnokának rabszolgáiból kerülnek ki. Legalább két-háromezer ember szokott lenni, de most nincsenek többen ötszáznál, akik a Nagyúrhoz tartoznak, mert az admirálisnak nincsenek hajóépítői. Rendkívüli esetben behívják a konstantinápolyi és az égei-tengeri görögöket, akik közül sokan Krétáról jönnek nagy szegényünkre. ... A gályák személyzettel való ellátására a törökök háromféle embert alkalmaznak: rabszolgákat, tengerészeket és vidékieket.

17 TSMK, Revan 1943. 2b. Nem világos, hogy ezek a *korsan reis*-ek azonosak-e az állami hajók kapitányaival, akiket hivatalosan *hasza reisi*-nek vagy *harc-i hasza reisi*-nek neveztek. L. Imber: *The Navy of Süleyman*, 254. o. és *Bostan: Osmanli bahriye teskilati*, 54. o. L. Bernardo velencei követ az 1592-ben írt Relazionéjában azt mondja, hogy a szultán 460 reiszt, vagyis hajóskapitányt tart a zsoldjában, akik közül 150 képes elvégezni a szolgálatot és rendelkezik némi tengerészeti ismerettel; l. *Eugenio Albèri* [ed.]: *Relazioni degli ambasciatori veneti al senato. Serie IIIa, volume II. Firenze, 1844.* 335. o. Hivatalos kimutatás szerint 1594–95-ben 255, 1595–96-ban 303 *hasza reisi* kapott fizetést (*Bostan: Osmanli bahriye teskilati*, 55. o.). Színán adatát valószínűleg úgy kell értelmeznünk, hogy a *hasza reisi*-k testületén belül egyre csökkent a kalóz-származásuk aránya. Arnavud Memi 1591 nyarán mégis elvállalta a tripoli beglerbégiséget, l. *Selânikî Mustafa Efendi: Tarih-i Selânikî*. 2 k. (Ed. *Mehmet Ipsirli*) Istanbul, 1989. 1. k. 249. o.

18 TSMK, Revan 1943. 2b. V. ö. a 35b-vel, ahol a legjobb kalóznak Berber Mehmedet mondja, de ő is öreg és rokkant (*sakat*). A kalózok szükségességéről általában: *Kâtip Çelebi: Tuhfetü'l-kibar fi esfari'l-bihar*. 2. k. (Transl. *Orhan Saik Gökçay*) Istanbul, 1980. 2. k. 245–247. o.

19 *Tarih-i Selânikî*, 1. k. 246. o. Színán nagyvezír egyik régi emberének, Hüsüzám rodoszi bégnek szerette volna megszerezni a kapudáni hivatalt, aki elkísérte őt a jemeni és a tuniszi (halkulvádi) hadjáratra, de ellenfelei megakadályozták ebben (Revan 1943, 2b. és 35b–36a, ahol részletes beszámoló található Hüsüzám életpályájáról).

A rabszolgák száma mostanában olyannyira lecsökkent és fogyatkozik nap mint nap halál, szökés és legszentebb vallásunk megtagadása által, hogy amíg korábban a Nagyúr, az admirális és a bégek, vagyis a tengeri főnökök kezén nyolc-tízezer rabszolga volt, most alig van belőlük több három-négy ezernél. Húsz gályánál többet nem lehet velük felfegyverezni. A perzsa háború, amely tizenhárom évig tartott, nem hozott rabszolgákat a Portának, mert a törökök vallásuk folytán nem teheték rabszolgává sem a perzsákat, sem az örményeket, sem a zsidókat. ... Minden nemzetbeli tengerészek, de kiváltképpen krétaiak, nagy számban tartózkodtak Konstantinápoly és Péra kocsmáiban, amikor a szultán gyakran háborúzott. Mivel azonban egy jó ideje már nem teszi ezt, ezek az emberek máshová szegődtek, úgyhogy a múlt évben minden erőfeszítés dacára egyetlen gályát sem tudtak ellátni ilyen hozzáértő emberekkel. A szárazföldi lakosokból ... a Nagyúr annyi gályát fegyverezhet fel, amennyi neki tetszik, mert birodalma óriási. Ezek az emberek azonban nem sokat érnek...”<sup>20</sup>

A velencei követ leírását – néhány számadattól eltekintve – azért fogadhatjuk el hitelesnek, mert lényegében megegyezik azokkal a megállapításokkal, amelyeket Szinán pasának a témára vonatkozó felterjesztéseiben találunk. A nagyvezír egy 1590 tavaszára keltezhető telhiszben kifejtette, hogy azért elégedetlen a hajóépítő műhelyek alkalmazottaival, mert többségük nem alkalmassága, hanem összekötetései révén (*dilek ve rica ile*) nyerte el állását, s ez az oka annak, hogy „a birodalmi arzenál mostanáig teljesen üres volt”. Ugyanebből a felterjesztésből megtudjuk, hogy „a tenger védelmére” küldendő 20 gályából (kadirga) mindössze 5 állt menetkészben, mivel a többire a kádik nem küldték be az evezősöket (de még ezen az öt hajón is kincstári rabszolgákkal kellett pótolni a hiányzó evezősöket).<sup>21</sup>

A jelek szerint 1589–90-re az oszmán flotta oda jutott, hogy már a Földközi-tenger keleti medencéjének ellenőrzésével is nehezen birkózott meg. Ha hihetünk a telhiszek adatainak, 1590 nyarán erre a célra összesen 10–15 hajót tudtak használható állapotba hozni és kiküldeni, s a mentesei bég attól tartott, hogy a keresztények egészen Alexandriáig és az egyiptomi szorosig fognak merészkedni.<sup>22</sup> Bármennyire feladta is mediterráneumi ambícióit az oszmán birodalom, ez az állapot a tengerhez ezer szállal kötődő nagyhatalom számára hosszasan nem volt fenntartható. Ehhez járult, hogy a Mediterráneumban már évek óta az általános politikai nyugtalanság jelei mutatkoztak. Mindezek együttesen az 1580–90-es évek fordulóján arra készítették az oszmán vezetőket, hogy újragondolják a flottával kapcsolatos magatartásukat.

Az egyik legveszélyesebb kihívás az észak-afrikai oszmán birtokokon érte az isztambuli kormányzatot, ahol felerősödtek a spanyol-oszmán megbékélést helytelenítő kalózközösségek, valamint a helyi katonai elemek és dinasztiai önállósulási törekvései. A változások csalhatatlan jele volt, hogy 1578 után a marokkói (fezi) szultán – bár továbbra is a Porta adófizetője maradt – jó kapcsolatokat létesített és tartott fenn a spanyol királlyal, az oszmán támogatást

20 *Albèri*: Relazioni, 335–338. o. Úgy tűnik, Bernardo megfigyelései az 1591. évi helyzetet tükrözik és számadatai kissé magasak. Erre utalnak a következő levéltári adatok: a *tersane halki* (a reiszekkel együtt) 1571-ben 2385, 1601-ben 3524, 1604-ben 3337 főből állt. Ezen belül 1604-ben 1588 *azab* szerepel a fizetési jegyzékekben. Az evezősöknél a keresztény foglyok aránya a XVII. században 14% körül mozgott (l. *Bostan*: Osmanli bahriye teskilati, 49–50., 53., 196., 210. o. V. ö. *Imber*: The Navy of Süleyman, 253. o.).

21 TSMK, Revan 1943. 2b. Az arzenál ürességét az európai követjelentések is gyakran emlegetik.

22 TSMK, Revan 1943. 2a., 27b. A tengeri védelmi rendszerrel l. *Imber*: The Navy of Süleyman, 255–258. o.

kereső portugál trónkövetelő, Don Antonio ügyében pedig egyenesen keresztezte a szultáni udvar terveit. Don Antoniónak nem adta meg a beígért segítséget, túszként visszatartott fiát pedig sem az angolok, sem a Porta sürgetésére nem volt hajlandó kiszolgáltatni. De még ennél is rosszabbul mentek a dolgok a többi tartományban. Tuniszban és Tripoliban nyílt lázadások törtek ki. Tripoliban egy Jahja nevű vallási vezető állt a felkelés élére, aki azt állította magáról, hogy *mahdi*, vagyis megváltó. Az 1588-ban kezdődött mozgalommal szemben az oszmán kormányzat hosszú ideig tehetetlennek bizonyult, s kevésen múltott, hogy nem vesztette el Tripolit. Jellemző, hogy a lázadást végül nem a haditengerészeti erők, hanem az Egyiptomból odavezényelt lovas csapatok számolták fel, s a nyugalom csak 1592 tavaszán állt helyre véglegesen.<sup>23</sup>

Az oszmán udvart leginkább nyugtalanító események azonban mégsem itt, hanem Franciaországban zajlottak, ahol a vallásháború folytán 1589-re különösen zavaros helyzet alakult ki. Fennállt a veszély, hogy a Kátolikus Ligát támogató spanyol király hatalmába keríti az országot, ami végzetes erőltetődést eredményezett volna a Mediterráneumban fennálló hatalmi egyensúlyban. Az isztambuli angol követ, aki kezdetben abban bízott, hogy a tripoli lázadás majd csak rákényszeríti az oszmán udvart egy új flotta felállítására, beadványaiban nem mulasztotta el felhívni a Porta figyelmét erre az eshetőségre. Egyidejűleg mindent megtett a háborúval fenyegető lengyel–oszmán ellentétek elsimításáért, hogy a Porta, ha meggondolná magát, nyugodtan foglalkozhasson a Földközi-tenger térségében jelentkező problémákkal. A flotta és egyáltalán a nyugati politika kérdésében jó szövetségesre lelt a kapudán, Haszán pasa személyében, aki részben hivatalánál fogva, részben elmaradt bevételeinek pótlása érdekében maga is régóta szorgalmazta a hajóhad újjáépítését.<sup>24</sup> Kettejük együttműködésének nagy szerepe volt abban, hogy a szultán a következő év végén elszánta magát egy vadonatúj flotta létrehozására és komolyan fontolóra vett egy tengeri hadjáratot Navarrai Henrik megsegítésére. A továbbiakban azt követjük nyomon, hogy miképpen jutott a szultán erre a döntésre, milyen módszerekkel próbálták felépíteni a hajóhadat, s végül: mi lett a sorsa e nagyszabású vállalkozásnak.

Még valamikor 1589-ben történt, hogy Haszán kapudán beadványt intézett az uralkodóhoz, amelyben kifejtette: Spanyolország hatalmának megnövekedése veszélyes lenne a birodalomra nézve, és mivel erre minden esély megvan, nem lehet tovább késlekedni a hajóhad megerősítésével. Válaszában a szultán egyetértett az indítvánnyal, csak azt kötötte ki, hogy a munkákat lassan, fokozatosan végezzék, nehogy az államkincstárat erején felül megterheljék. Az új nagyvezír, Szinán, akit az uralkodó a kapudánnal való együttműködésre szólított fel, szintén úgy ítélte meg, hogy „Franciaországban teljes zűrzavar lett úrrá, s lehetséges, hogy lerohanják az átkozott spanyolok”. A flotta megújításának gondolatát ezért pártfogolta, de a kis lépések helyett gyorsabb fejlesztést és nagyobb ráfordítást javasolt Murád szultánnak. Indítványozta, hogy a költségek egy

23 *Safvet*: Karadeniz-Izmit körfezi kanali. *Tarih-i Osmanî Encümeni Mecmuası* 15.3 (1328–1330/1912–1914), 954–956. o.; *Pears*: The Spanish Armada, 446–452., 458. o.; *Hess*: The Battle of Lepanto, 70–71. o.; *Hess*: The Forgotten Frontier, 100., 107–118. o.; *Suraiya Faroqli*: Der Aufstand des Yahya ibn Yahya as-Surwaydi. *Der Islam* 47 (1971), 67–92. o.; *Suraiya Faroqli*: Ein Günstling des osmanischen Sultans Murad III.: David Passi. *Der Islam* 47 (1971), 294. o.

24 *Pears*: The Spanish Armada, 454–463. o.; *Faroqli*: Ein Günstling, 294–296. o.; *Halil Sahillioğlu*: Koca Sinan Pasa'nin telhisleri (1591 Lehistan sulhunda İngilizler ve Yahudiler), *Belgelerle Türk Tarih Dergisi* 18 (1969), 29–33. o.; 19 (1969), 37–40. o., 20 (1969), 19–23. o.; *Vaughan*: Europe and the Turk, 171–172., 180. o.

részét a szultán magánkincstárából (*iç hazine*) fedezzék. Az uralkodó azonban egyelőre hallani sem akart erről.<sup>25</sup> Így aztán hiába ígérték meg az udvarban Bartonnak, hogy a következő nyárra (1590) elkészül a nagy hajóhad, egy év elteltével igencsak szerény eredményekről adhattak számot. Szinán 1590 tavaszán kelt jelentése szerint 20 hajó kijavításához fogtak hozzá, de csak öttel végeztek közülük. Faanyag beszerzésére több mint 80 jük (8 000 000) akcsét fordítottak, de az új gályák építését még nem kezdték meg. Ekkorra már – nem lévén más választása – Szinán is magáévá tette a kincstár kímélésének gondolatát, és eképpen foglalta össze céljait: „Abban reménykedem, hogy hatalmas flottát hozok létre anélkül, hogy akár egy vasat is kiadnék a kincstárból”.<sup>26</sup>

Ez a kijelentés elsöre olybá tűnik, mintha fából vaskarika készítését ígérné meg, de Szinán egy későbbi (1590 nyarán, vagy kora őszén keletkezett) felterjesztésében világosan megmondja, hogy mire gondolt. Ebben a telhiszben javasolta annak a II. Szelim korabeli akciónak a megismétlését, amikor az új flotta megépítésének költségeit a tartományi kormányzók megadóztatásával teremtették elő. Szinán nyilvánvalóan a lepantói vereséget követő újjáépítésre utalt, amikor is „Szelim elrendelte, hogy a beglerbégek és a tehetősebb bégek közül mindenki a maga tehetsége szerint készítsen el egy-két hajót. Én magam akkoriban Egyiptomban tartózkodtam, és 10 000 forinttal tartoztam hozzájárulni. Be is küldtük ide és több hajót építettek belőle”.<sup>27</sup> Nem sokkal később – nyilván azért, hogy a birodalmi főméltóságok nyílt megadóztatásának látszatát elkerüljék – Szinán még rafináltabb elképzeléssel rukkolt ki. Azt ajánlotta, hogy az elmúlt években felhalmozódott adóhátralékokat használják fel a költségekre, mégpedig úgy, hogy amíg behajtják őket, a birodalom katonai vezetői saját vagyonukból hitelezzék meg az előírányzott összegeket. A szultán szintén járuljon hozzá 50 hajóval a közös vállalkozáshoz, s így összesen 150-nél több hajót tudnának előállítani.<sup>28</sup> Ez az ötlet egyes vélemények szerint David Passitól (vagy ahogy a törökök nevezték: Frenk Davidtól), III. Murád zsidó bizalmasától származott. David Passi ekkoriban a szultáni udvar egyik legbefolyásosabb tagja volt, többszörös ügynök, aki nem csak az európai politikában adott tanácsokat a szultánnak, hanem a belpolitikai döntések meghozatalában is kulcsszerepet játszott.<sup>29</sup> H. Lippomano velencei követ szerint ő vetette fel, hogy a flottához szükséges pénzt az elmúlt húsz évben felgyülemlett adóhátralékok eladásából teremtsék elő, majd miután ez nem sikerült, úgy határoztak, hogy a beglerbégek adják össze – készpénzben és két részletben – az előírányzott összegeket.<sup>30</sup>

Ez az értesülés azonban nem feltétlenül hiteles minden részletében. Igaz, hogy Passi rendre részt vett a flottával kapcsolatos megbeszéléseken (maga a szultán rendelkezett úgy, hogy Szinán beszélje meg vele a terveket),<sup>31</sup> de ismerve Szinán

25 TSMK, Revan 1943. 3b.

26 TSMK, Revan 1943. 2a–2b.

27 TSMK, Revan 1943. 39b.

28 *Faroqli*: Die Vorlagen, 49–50. o.

29 1591. július elején azonban Szinán nagyvezírnek sikerült megbuktatnia és Rodoszra vitetnie, l. *Faroqli*: Ein Günstling, 290–297. o.; *Sahillioglu*: Koca Sinan Pasa'nin, passim. A száműzetést elrendelő parancs Passi árulásával indokolja az eljárást (*baz-i hiyaneti zahir olmagin*, l. Istanbul, Basbakanlik Osmanli Arsivi, Mühimme Zeyli Defterleri, 5. k. 93. o.; 999. ramazán első harmada=1591. június 23–július 2).

30 Calendar of State Papers: Venetian 1581–1591, 519. o. Idézi: *Faroqli*: Die Vorlagen, 50. o.

31 *Sahillioglu*: Koca Sinan Pasa'nin, 3. k. 22. o.; *Faroqli*: Ein Günstling, 291. o.

mérhetetlen gyűlöletét Passi iránt, nehéz elhinni, hogy oly lelkesen támogatta volna az elképzelést, ha az legnagyobb vetélytársától származik. Biztosan tudjuk továbbá, hogy a terhek elosztása és kivetése nem egészen úgy történt, ahogy a velencei követ – talán Passitól nyert információi alapján – tudni vélte. A valódi intézkedésekről és az akció beindításáról Szinán egyik telhise és az a rendeletsorozat tájékoztat bennünket, amely az egyik *mühimme defteri*-ben maradt fenn.<sup>32</sup>

1590 decemberének utolsó napjaiban (az első *mühimme*-rendelet és a telhisz összevetéséből úgy látszik, december 29-én) a nagyvezír a vezírek, a defterdárok és a janicsár aga társaságában átment a hajóépítő műhelyekbe, ahol – valószínűleg kiegészülve a kapudán pasával – véglegesítették a hajóhad építéséhez szükséges intézkedéseket, s a szultán meghagyása szerint kiküldték a tartományokba az első rendeleteket. A legelső parancsot a damaszkuszi beglerbégnak írták, s ebből, valamint Szinán beszámolójából kiderül, hogy a következőket határozták el: a flottaépítés költségeinek fedezésére behajtják azokat az adókat, amelyekkel az adószedők és az adófelügyelők a 990. (kezd. 1582. I. 16) előtti évekből, vagyis legalább kilenc év óta tartoznak. A hátralékokat minden megnevezett beglerbég, szandzsákbég, defterdár stb. maga szedeti be a fennhatósága alá tartozó területen. Addig is mindnyájan kötelesek a rájuk kirótt gályák (*kadirga*) költségére hajónként 3 jük, azaz 300 000 akcsét saját pénzükből beküldeni a fővárosba. Miután a hátralékok behajtásával végeztek, a befizetett összeget levonhatják belőle, de a maradékot be kell szolgáltatniuk a kincstárnak.

Néhány bejegyzés alapján megállapítható, hogy a tisztviselők hozzájárulásának mértékéről előzetes alkudozások folytak az illetők és a központ között. (Ez arra utal, hogy a terv előkészítése már 1590 késő nyarán, vagy őszén megkezdődhetett.) Így amikor az 1590. december 29. és 1591. január 15. között szétküldött rendeleteket az érintettek kézhez vették, már jól tudták, hogy a központi adminisztráció mennyit kíván kivenni a zsebükből. A kivetéseket a következő táblázat mutatja, amelyet a minden rendszerességet nélkülöző *mühimme* bejegyzésekből állítottam össze, beglerbégségek szerint, ábécé sorrendben. Hogy a terhek területi megoszlását érzékeltessem, a defterdárokat, szandzsákbégeket és egyéb hatalmasságokat beosztottam azokhoz a *beglerségekhez*, ahová az idő szerint tartozhattak.<sup>33</sup> A táblázat végére kerültek azok a méltóságok, akik nem tagolódtak be a tartományi közigazgatási szervezetbe, valamint az a néhány bég, akinek közigazgatási egységét nem tudtam elolvasni. A tisztségviselők melletti szám azt jelzi, hogy az illetőnek hány gálya költségét kellett befizetnie, a szögletes zárójelben álló szám pedig azt, hogy ez hány jük akcsénak felelt meg

32 TSMK, Revan 1943. 39a. MD 67. k., 674. sz.

33 Mivel a birodalom közigazgatási beosztása gyakran változott ezekben az években (különösen keleten, ahol néha hetenként módosították a vilájetek határait), a hovatartozás nem mindig dönthető el biztosan. A vitás eseteket jelzem. A szandzsákok besorolása *Metin Kunt* azon listáján alapszik (Sancaktan eyaleti. 1550–1650 arasinda Osmanli ümerasi ve il idaresi. Istanbul, 1978. 150–181. o.), amely az 1578–88 közti időszakot fogja át. Nyilvánvaló, hogy az 1590 végi –1591 eleji helyzet ettől több ponton eltér. Az iraki terület beosztására l. még *Halil Sahillioglu*: Osmanli döneminde Irak'ın idarî taksimati. *Belleten* 54. 211 (1990/1991), 1238–1246. o. Hasznos még Leunclavius tartományjegyzéke 1588–89-ből, l. *Donald E. Pilscher*: *An Historical Geography of the Ottoman Empire from Earliest Times to the End of the Sixteenth Century*. Leiden, 1972. 126–129. o.

Anadolu beglerbégje	4	[12]
Ankara szandzsákbégje	1	[3]
Hüdavendigar és Kareszi szandzsákbégje együtt	1	[3]
Kasztamonu és Kangiri szandzsákbégje együtt	1	[3]
Bagdad beglerbégje	3	[9]
Bagdad defterdárja	1	[3]
Baszra beglerbégje	2	[6]
Boszna beglerbégje	2	[6]
Boszna defterdárja	1	[3]
Herszek szandzsákbégje	1	[3]
Izornik szandzsákbégje	1	[3]
Klisz [= Klissza] szandzsákbégje	1	[3]
Budun [=Buda] beglerbégje	2	[6]
Budun defterdárja	1	[3]
Szemendire [=Szendrő] szandzsákbégje <sup>34</sup>	1	[3]
Dzsezajir[-i Garb =Algir] beglerbégje	2	[6]
[Dzsezajir-i Bahr-i Szefid (=Archipelago)]	0	[0]
Agriboz szandzsákbégje	1	[3]
Biga és Szigla szandzsákbégje együtt	1	[3]
Gelibolu szandzsákbégje	1	[3]
Mezesztre <sup>35</sup> és Kodzsaili szandzsákbégje együtt	1	[3]
Rodosz és Midilli szandzsákbégje együtt	1	[3]
Szakiz és Szelanik <sup>36</sup> szandzsákbégje együtt	1	[3]
Dijarbekir beglerbégje	3	[9]
Dijarbekir defterdárja	1	[3]
Harput és Csemiskezek <sup>37</sup> szandzsákbégje együtt	1	[3]
Pertek és Szagman <sup>38</sup> szandzsákbégje együtt	1	[3]
[Palu, ld. Erzurumnál]		
Gendze hákimja (ura) Szülejmán bég és Hajzo hákimja együtt	1	[3]
Imádije hákimja „gyalogváltás” ( <i>bedel-i piyade</i> ) címén	2	[6]
Erzurum beglerbégje	8 <sup>39</sup>	[24]
Erzurum defterdárja	1	[3]
[Csemiskezek, ld. Dijarbekirnél]		
Kizudzsan és Palu <sup>40</sup> szandzsákbégje együtt	1	[3]

<sup>34</sup> *Kunt*: 152. o. Ruméliához is besorolva. Az ezekből az évekből fennmaradt *ruzmançe*-defterekben Szendrő kivétel nélkül a budai vilájet részeként van feltüntetve.

<sup>35</sup> *Kunt*: 152. o. Morához áttéve, de Mora sehol sem szerepel önálló beglerbégsgként.

<sup>36</sup> *Kunt*: 151. o. Szelanik Ruméliához tartozik.

<sup>37</sup> *Kunt*: 174. o. Csemiskezek Erzurumhoz tartozik.

<sup>38</sup> *Kunt*: 164., 175. o. Szagman Erzurumhoz is besorolva.

<sup>39</sup> Mellette megjegyzés: „Ennyit tartott méltányosnak. Kormányzóságában két szandzsákra egy gálya”.

<sup>40</sup> *Kunt*: 163., 175. o. Palu Dijarbekirhez is besorolva.

Mazgird és Csermik <sup>41</sup> szandzsákbégje együtt [Szagman, ld. Dijarbekirnél]	1	[3]
Gendzse beglerbégje	1	[3]
Haleb [=Aleppo] beglerbégje	2	[6]
Haleb defterdárja	1	[3]
Adana szandzsákbégje	1	[3]
Türkmének bégje és ? bégje	1	[3]
Jemen beglerbégje	4	[12]
Karamán beglerbégje	2	[6]
Karamán defterdárja	1	[3]
Karsz beglerbégje	2	[6]
Kefe [=Kaffa] beglerbégje	2 <sup>42</sup>	[6]
Kibrisz [= Ciprus] beglerbégje	2	[6]
Kibrisz defterdárja	1	[3]
Miszir [=Egyiptom] beglerbégje	6 <sup>43</sup>	[18]
Miszir defterdárja	1	[3]
Buhejra hákimja <sup>44</sup> 3000 kantar [162 tonna] kender	2	[6]
Menuf hákimja <sup>45</sup> 3000 kantar [162 tonna] kender	2	[6]
Dzserdzse (Dzsize?) hákimja 3000 kantar [162 tonna] kóc	1	[3]
Moszul beglerbégje	2	[6]
Rakka beglerbégje	3	[9]
Reván beglerbégje	2	[6]
Reván defterdárja	1	[3]
Rumélia beglerbégje	1	[3]
Avlonja szandzsákbégje	1	[3]
Iszkenderije [=Skodra] szandzsákbégje	1	[3]
Jarja szandzsákbégje	1	[3]
[Szelanik, ld. Dzsezajir-i Bahr-i Szefidnél]		
[Szemendire, ld. Budunnál]		
Szilisztre szandzsákbégje	1	[3]
Szivasz [=Rum] beglerbégje	3	[9]
Szivasz defterdárja	1	[3]
Sam [=Damaszkusz] beglerbégje	3	[9]
Sam defterdárja	1	[3]

41 Csermik az 1578–88-as jegyzékből hiányzik, korábban Dijarbekirhez tartozott, l. *Kunt*: 143. o.

42 A kaffai beglerbégnek később még egy rendeletet küldtek, s ebben 1 hajó szerepel; l. MD 67. k., 223. o.

43 Eredetileg 5 volt, de 6-ra változtatták.

44 Valószínűleg azzal a Szülejmánnal azonos, aki a tripoli felkelés leveréséhez ígért segítséget, l. Revan, 1943. 65b.

45 Valószínűleg Habiroglu Dzsafer, aki az előbb említett Szülejmánnal együtt időzött az oszmán udvarban, id. h.

Gazze szandzsákbégje	1	[3]
Szafed szandzsákbégje	2	[6]
Sehrizol beglerbégje	2	[6]
Sirván beglerbégje	4	[12]
Temesvár beglerbégje	2	[6]
Temesvár defterdárja	1	[3]
Trablusz-i Sam [=Tripoli] beglebégje	3	[9]
Trablusz-i Sam defterdárja	1	[3]
Hama szandzsákbégje	2 <sup>46</sup>	[?]
Humsz szandzsákbégje	1	[3]
Trabzon beglerbégje	2	[6]
Tunusz beglerbégje	2	[6]
Zülkadrije [=Maras] beglerbégje	3	[9]
Karsz és Ajintab szandzsákbégje együtt	1	[3]
Malatja és Szamszad szandzsákbégje együtt	1	[3]
Vezír Dzsáfer pasa, aki Vanban állomásozik <sup>47</sup>	4	[12]
[Csigalazáde] Szinán pasa, aki Erzurumban állomásozik <sup>48</sup>	4	[12]
Lala pasa <sup>49</sup>	2	[6]
Piri kethüda <sup>50</sup>	1	[3]
A dunai defterdár <sup>51</sup>	1	[3]
? és ? szandzsákbégje együtt	1	[3]
? szandzsákbégje	1	[3]

Mint egyéb forrásokból megállapítható, ez a lista nem teljes. Szinán pasa egyik 1591 május körüli telhiszéből tudjuk, hogy ő, mint nagyvezír, 6 gálya költségét fizette be a kincstárba.<sup>52</sup> H. Lippomano velemcei követ 1591. január 5-i jelentése szerint a szultán 50, a nagyvezír 10, a többi vezír pedig 6-6 hajó kiállítását vállalta.<sup>53</sup>

46 A szám lemaradt. Valószínűleg 1 lehetett.

47 Életrajzát – Pecsevi alapján – megírta *Thúry József*: Dsáfer pasa. *Hadtörténelmi Közlemények* 5 (1892), 399–403. o.

48 L. *Mehmet T. Gökbilgin*: Cigala-zâde. In: *Islam Ansiklopedisi* III. Istanbul, 1945. 161–164. o.

49 Zendszirkiran Ali pasa, a későbbi III. Mehemed szultán nevelője, l. *Ismaíl H. Danismend*: *Izahli Osmanli tarihi kronolojisi*. Istanbul, 1972. 3. k. 500. o.

50 Talán azzal a Piri kethüdával azonos, aki Szelanikinél (*Tarih-i Selânikî*, 2. k. 423., 452. o.) 1594 végén – 1595 elején szelaniki szandzsákbégeként szerepel. Esetleg Mehmed pasa rumélieai beglerbég ugyanilyen nevű kethüdájával is kapcsolatba hozható, akinek neve egy 1570-es évek végéről fennmaradt jegyzékben tűnik fel, l. *Dávid Géza*: *The Character and Revenue Limits of 16th Century zi'amets*. Kézirat.

51 Egy 1590. november 17-i rendeletben egy bizonyos Musztafát említenek dunai defterdárként, l. MD 67. k., 125. sz.

52 TSMK, Revan 1943. 31b.

53 *Calendar of State Papers, Venetian 1581–1591*. 513. o. Idézi: *Faroqli*: *Die Vorlagen*, 50. o.

Ebből a szultán 50 gályájára vonatkozó állítás elfogadható hitelesnek, mert egy korábbi telhiszben éppen ennyit kértek tőle. A többi szám azonban pontatlannak tűnik. Valószínű, hogy a vezírek a mühimme-listán szereplő Dzsáferhez hasonlóan 4-4 hajó árát adták be. Ha Dzsáferen kívül még legalább négy vezírral számolunk (ekkoriban 5-6 körül mozgott a számuk),<sup>54</sup> akkor a nagyvezírral együtt a négy „pasa” 22, a pasák és a szultán pedig együttesen 72 további gálya kiállítását vállalta magára. Szelaniki szerint a nisándzsi 3 hajóval „szállt be” a vállalkozásba.<sup>55</sup> A mühimme-rendeletekben kiszabott 148 gályával együtt ez 223 hajót jelent, ami igen közel áll ahhoz a 200-as számhoz, amit B. Pezzen, isztambuli Habsburg követ ad meg 1591. január 19-i jelentésében.<sup>56</sup> Pezzen még további 100 hajót számít hozzá ehhez a kontingenshez, amelynek kiállítására és teljes felszerelésére állítólag a „közönséges” keresztény, zsidó és török alattvalókat kötelezték; egyedül az isztambuli zsidó közösségre 300 000 dukátot vetettek volna ki. Pezzen adatait azonban szintén óvatosan kell kezelnünk (a magyarországi bégek kötelezettségeit például tévesen adja meg), még akkor is, ha a nála összesen adódó 300 gálya éppen annyi, amennyinek a kiküldését az oszmán vezetők fűnek-fának ígérték ezekben a hónapokban. A 300 gályából álló flotta ugyanis valószínűleg úgy alakult volna ki, hogy a 200-220 új hajó mellett 80-100 régi, felújított gálya kapott volna helyet benne. Ezt a kalkulációt támasztja alá L. Bernardo 1592. évi leírása, aki 190-re becsülte az újonnan építendő hajók számát, s nem tudott további kontingens előkészítéséről.<sup>57</sup>

Ennyi hajó előállításához és kijavításához természetesen rengeteg nyersanyagra volt szükség, ezért az egyes tisztségviselőket és főleg a vazallus fejedelmeket pénzbeli hozzájárulás mellett, vagy helyett, természetbeni szolgáltatásra is kötelezték. A mühimme-listán szereplő arab főnökökön kívül erre a sorsra jutott az erdélyi fejedelem, a moldvai és a havasalföldi vajda. Báthory Zsigmondot a szultán követe 300 000 sing (186.6 km) vitorlához való vászon és 10 000 mázsa (545,3 t) kender beszállítására szólította fel.<sup>58</sup> A dunai fejedelemségeknek mindenekelőtt tömítéshez való faggyút kellett szállítaniuk, de ezen felül jókora összegű készpénzt is követeltek tőlük, amit Pezzen 60 ezer koronára becsült.<sup>59</sup> Szinán 1591 márciusában azt írta Mihnea havasalföldi vajdáról, hogy pénzügyi állapota mellett 15 gálya tartozékaival maradt adós, amiből arra következtethetünk, hogy további, előttünk ismeretlen kötelezettségeket is róttak rá és moldvai vajdatársára.<sup>60</sup>

Amikor Szinán előterjesztette javaslatát a flottaépítés finanszírozására, úgy vélekedett, hogy az ajánlott konstrukciótól három előny várható. Az első az, hogy a kincstár mentesül a készpénzkiadásoktól és mégis elkészülhet a flotta. A második:

<sup>54</sup> Egyikük Szokollu Mehmed fia, Haszán pasa volt, l. MZD 5. k., 5. sz., 1591. július 2-i rendelet.

<sup>55</sup> *Tarih-i Selânikî*: 1. k. 234. o. E szám hitelessége azonban kérdéses, mert a történetíró a többi méltóság hajóinak számát is hibásan adja meg, ugyanúgy, mint a vállalkozás kezdetének dátumát. Jobb híján mégis ezzel számolok.

<sup>56</sup> Wien, Haus-, Hof- und Staatsarchiv, Turcica, 1591. Jan. – März, fol. 20a–20b.

<sup>57</sup> *Albèri*: Relazioni, 339–340. o.

<sup>58</sup> Erdélyi Országgyűlési Emlékek. Monumenta Comitalia Regni Transylvaniae. 3. k. (Kiad.: *Szilágyi Sándor*) Budapest, 1877. 275–276. o.

<sup>59</sup> Wien, HHStA, Turcica, 1591. Jan. – März, fol. 20b–21a. A korona árfolyama mintegy 14%-kal volt alacsonyabb, mint a dukaté. Buza János szíves közlése.

<sup>60</sup> TSMK, Revan 1943. 64b. Tudjuk még, hogy az egyiptomi beglerbéget és defterdárt szintén felszólították kóc, lenmagolaj és zsinég szállítására (MD 67. k., 88. sz., 1591 márciusa). 1591 október közepén a hamidi szandzsákbégnek és kádinak megparancsolták, hogy Szinán pasa épülő hajóhoz szerezzenek be kötelet, kendert, kócot és szöget (MD 67. k., 426. sz.).

úgy tesznek szert hajókra, hogy a befizetési kötelezettséget senki sem tekintheti adóztatásnak (*kimseye teklif sekli olmaz*). A harmadik: úgy tűnhet fel, hogy a terv a „mi” (s itt egyértelműen a kincstárra gondol) pénzünkön valósul meg (*akcemizle olmak suretinde oldu*).<sup>61</sup> Ez a fejtegetés nem véletlenül hat rendkívül cinikusnak. A vazallus fejedelemségek esetében kétség sem merülhet fel, hogy mindenféle ellenszolgáltatás nélkül rendkívüli adókat vetettek ki rájuk. De a bégek hitelezésre való kényszerítését sem foghatjuk fel másként, mint burkolt adóztatásként. Nyilvánvaló ugyanis, hogy a 10, 15, 20 év előtti adóhátralékok gyors és teljes behajtására kevés reményük lehetett. Kilátásaikra fényt vet, hogy adótartozások miatt az idő tájt mintegy 100 adóbérlő, adószedő és adóellenőr ült börtönben vagy a csaszok fogságában.<sup>62</sup> Több bégnek – mindenekelőtt az újonnan szerzett és szervezett keleti tartományok kormányzóinak – egyszerűen nem lehettek behajthatatlan követeléseik az adott időszakból. Ezért tűnik különösnek, hogy például a sirváni beglerbégnak 4 hajó költségeit kellett volna fedeznie. Még ennél is jobban szemet szúr az erzurumi beglerbég 8 gályája, s egyáltalán az erzurumi és a dijarbekiri vilájet viszonylag magas részesedése. Az erzurumi tartomány volt az egyetlen, amelyben elvileg az összes szandzsákbégnek hozzá kellett volna járulnia a költségekhez, bár a lista tanúsága szerint ettől a követeléstől végül elálltak. Ha arra gondolunk, hogy ez a két tartomány több mint egy évtizedig a perzsa háború fő katonai bázisaként szolgált, amelyet alaposan kiéltek a folyamatosan ott tartózkodó hadak, akkor könnyű elrészpzelni, hogy a bégeknek mennyi nehézséget okozhatott pénzük behajtása, kivált, hogy mindkét vilájet pénzügyi adminisztrációjában a legnagyobb zűrzavar uralkodott akkoriban.<sup>63</sup> A központ magatartását nyilván az magyarázza, hogy a maga részéről a háborús állapotok miatt elmaradt bevételekkel kalkulált, s keveset törődött azzal, hogy mennyi esély látszott a behajtásukra.

Az elmondottak alapján nyugodtan állíthatjuk: Szinánnak nem volt igaza, s az udvar a flotta létrehozása érdekében valójában megadóztatta az aszkeri osztály elvileg adómentességet élvező legfelső rétegét (pontosabban annak tekintélyes részét). Az is világos: a látszathoz, hogy minden hajó az állami költségvetés terhére épül, jogi megfontolások miatt ragaszkodtak.<sup>64</sup> Ez a lépés jól illeszkedik azoknak a próbálkozásoknak a sorába, amelyekkel a központi adminisztráció ezekben az években a bevételeit kívánta kiegészíteni, vagy biztosabb alapokra helyezni. 1589-ben például a nagyvezír az udvari csapatok zsoldjára követelt hozzájárulást a vezírektől és a defterdároktól, de ekkor a szultán az utóbbiak mellé állt és mentesítette őket a fizetés alól.<sup>65</sup> 1591 elején a Szakarja-Szapandzsza-Izmit csatorna építési munkálataira az anatóliai, szivaszi, karamáni, marasi és erzurumi vilájetekben javadalommal bíró valamennyi tisztségviselőnek (beleértve a diváni írnokokat, műteferrikákat stb.) minden ötezer akcsényi jövedelem után egy munkást kellett kiállítania; ha erre képtelenek bizonyult, akkor személyesen (!)

61 TSMK, Revan 1943. 39a.

62 TSMK, Revan 1943. 34b.

63 TSMK, Revan 1943. 15b., 20a., 44b.

64 A szultáni udvar annak akarta elejét venni, hogy a „hitelezők” kétségbe vonhassák a hajók tulajdonjogát. Ahogy *Szelamiki* írja: „A gályák a muszlin közvagyon (=kincstár)ból épüljenek, hogy senki ne formálhasson igényt rájuk”, I. *Tarih-i Selânikî*: I. k. 234. o.

65 TSMK, Revan 1943. 3b–4a.

kellott munkára jelentkeznie, vagy ha ezt méltatlannak érezte, hat hónapra napi 25 akcse lefizetése árán megválthatta magát a szégyenletes munka alól.<sup>66</sup> Nem beszélve arról, hogy a beglerbégek, szandzsákbégek stb. már régóta pénzért vették meg hivatalukat, a kormányzat követelésére még ezen felül is gyakran kényszerültek olyan speciális feladatokat magukra vállalni, amelyek tetemes kiadásokkal jártak. Mivel a kormányzat jól tudta, hogy a tisztségviselők a rájuk rótt kötelezettségeket végül a gondjaikra bízott alattvalókkal fizették meg, lényegében az adóbehajtás nyúgiteitől igyekezett szabadulni akkor, amikor előleg, hitel, vagy hozzájárulás címén közvetett adókat vetett ki a vezető rétegre. Ehhez csupán megfelelő indokok kellettek, s a flottaépítés olyan ügy volt, amelyhez az udvar nyugodtan kérhette a birodalom nagyjainak áldozatvállalását. A szultán és a vezírek maguk jártak elől jó példával, s ezúttal ők is kivették részüket a közteherviselésből. Ennek ellenére, mint az alábbi táblázat mutatja, a költségek nagyobbik hányadát a tartományi tisztségviselők állták (a vazallusok hozzájárulásait értékelhető adatok hiányában nem vettem fel):

Tartományi tisztségviselők	Gályák száma	Összeg (jükben)
beglerbégek	79	237
szandzsákbégek	43	129
defterdárok	15	45
összes tartományi	137	411
Központi tisztségviselők		
szultán	50	150
vezírek	20	60
nagyvezír	6	18
nisándzsi	3	9
egyéb	7	21
összes központi	86	258
Összes	223	669

Az adatok összevetéséből megállapítható, hogy az összes kiadások 61%-a a tartományi. tisztségviselőkre hárult, s az egyes kategóriák közül a beglerbégek foglalták el az első helyet 35%-kal. Ezekből az évekből 36-38 beglerbégség létezől vannak adataink, s ezek közül 28 beglerbég és 29 beglerbégség jelenik meg a listánkon. (A két szám különbsége abból adódik, hogy míg a kapudán pasa személyesen nem szerepel rajta, addig beglerbégsége – a dzsezajiri – igen.) A szandzsákbégségek számát és elhelyezkedését vizsgálva szembevetünk, hogy többségük tenger-, vagy folyóparton, vagy ahhoz közeli helyen feküdt. Ebből arra következtethetünk, hogy elsősorban azokat a szandzsákbégeket választották ki, akiknek területén megvolt a hajóépítéshez szükséges infrastruktúra és jártasság. Erre utal az a tény is, hogy a dzsezajiri vilájetből a szandzsákbégek csaknem 90%-a kapott megbízatást, a többenél viszont ez az arány rendszerint messze 50% alatt maradt.

Összesítésünk szerint (amely, sajnos, nem tartalmazza az összes költséget) a vállalkozás legalább 669 jük, azaz 66 900 000 akcséba került volna. Az 1591–1592-

<sup>66</sup> *Ismail II. Uzunçarsili*: Sakarya nehrinin Izmit körfezine akitilmasiyle Marmara ve Karadenizin birlestirilmesi hakkinda. *Belleter* 4. 14–15. (1940), 152–154. o.

es állami költségvetés adatai bizonytalanok (l. fentebb a 12. jegyzetben), de ha elfogadjuk Hezarfen számait, akkor a flottaépítés általunk kiszámított minimális költsége a bevételek 35%-át tette ki. Ha a költségeket a biztosabb alapokon álló 1592–93-as költségvetés adataihoz mérjük, akkor azok a bevételek 23%-át érik el. Az adott deficit mellett ezt a pénzmennyiséget a kincstár képtelen lett volna kigazdálkodni, s innen érthető meg igazán, hogy miért folyamodtak a szultán és tanácsadói a burkolt adókvetés itt bemutatott módszeréhez.

Alighogy kimentek a bégeknek szóló utasítások, a szultáni tanács felállított egy stábot, amely a vállalkozás pénzügyi adminisztrációját kapta feladatául. A kis csapat néhány írnokból állt, vezetésével Haszán Cselebi személyében egy korábbi defterdárt bíztak meg. Ezt követően Haszán Cselebi aláírásával minden érintettnek elküldték az adóhátralékokról szóló kimutatásokat és a behajtásukra vonatkozó utasításokat. Nagyjából ezzel egyidőben mintegy 150 kapitány (*reis*), mesterember és csausz indult a birodalom arzenáljaiba és hajóépítő műhelyeibe azzal a paranccsal, hogy minden kijelölt helyen kezdjenek hozzá 2–3 gálya megépítéséhez.<sup>67</sup> E műhelyek száma megközelítette a 70-et, s többségük a Fekete-tenger partján helyezkedett el.<sup>68</sup> Bernardo velencei követ úgy értesült, hogy a hajók legnagyobb részét (160-at) tizenhárom fekete-tengeri bázison, a maradékot pedig két égei-tengeri (20 db) és a velencei-öböl-beli (10 db) műhelyekben kívánják elkészíteni.<sup>69</sup> Mivel a szultáni tanács rendeleteiben kizárólag kadirga-kat emlegetnek, bizonyosnak látszik, hogy az épülő hajók döntő többsége ehhez az evezős gálya fajtához tartozott. Szelaniki és Bernardo is leírásaiból viszont kiderül, hogy kisebb számban más típusok is szerepeltek a tervekben. Míg Szelaniki konkrétumok nélkül kadirgák és nagyobb gályák: mavnák és bastardák készítéséről beszél, Bernardo ezek megoszlásáról is tudósít. Szerinte a 190 hajóból 180 „kis gálya” (*galea sottile* vagyis kadirga) lesz, a többi pedig „nagy gálya” (*maone*, vagyis *mavna*).<sup>70</sup> Ez az arány jól megfelel az oszmán hajóhadnál megszokottnak, ahol az ütőerő gerincét a XVII. század végéig a kadirga, ez az egy, vagy két árboccal és latin vitorlával felszerelt evezős gálya alkotta.<sup>71</sup>

A tervezett flotta a mérete alapján kétségkívül hatalmas erőt képviselt volna. Nemcsak a XVI. század első felének hajóhadaihoz képest, amelyekben a hajók száma gyakran a százat sem érte el, hanem a Lepantónál és a Tunisznál harcoló, durván 300 egységre becsült haditengerészeti erőhöz viszonyítva is.<sup>72</sup> A vállalkozás méreteit talán az jellemzi a legjobban, hogy a lepantói katasztrófát követő gyors újjáépítés (amely az itt tárgyaltak mintául szolgált) 250 gályát eredményezett.<sup>73</sup> Nem ok nélkül keltettek izgalmat az oszmán tervek a nemzetközi politikai életben, és nem véletlen, hogy ezeket egyesek az 1571–1572-es erőfeszítésekhez hasonlították.

A nagyarányú készülődés hírei ugyanis hamar eljutottak az Isztambulban működő diplomatákhoz, akik körében lázas találgatások kezdődtek az oszmán

67 *Tarih-i Selânikî*: I. k. 234. o.; *Albèri*: Relazioni, 340. o.

68 *Bostan*: Osmanli bahriye teskilâtî, 1–29. o.

69 *Albèri*: Relazioni, 339. o.

70 *Tarih-i Selânikî*, I. k. 234. o.; *Albèri*: Relazioni, 340. o.

71 *Bostan*: Osmanli bahriye teskilâtî, 85–86. o.

72 V. ö. *Hess*: The Battle of Lepanto, 64–65. o., 39. j.; *Gulimartin*: Gunpowder and Galleys, 242., 245., 267. o.

73 *İsmail II. Uzunçarsili*: Osmanli tarihi. Második kiadás, III. 1. k. Ankara, 1973. 23. o., 1. j.

politika céljairól. Beépített embereik jóvoltából a követek egy-két hét alatt megtudhatták, hogy a szultáni udvar azért fogott hajóhada felújításához, mert tengeri háborúra készül. Sem a velencei, sem az osztrák követnek nem okozott nehézséget megszerezni azoknak a leveleknek a másolatát, amelyeket a szultán és a nagyvezír a francia és az angol uralkodókhöz intézett, s amelyekből joggal olvashatták ki, hogy a Porta elszánta magát a Spanyolországgal való konfrontációra. Feltűnő időbeli egybeesés, hogy e leveleket éppen azon a napon írták, amikor kimentek az első hajóépítésre vonatkozó rendeletek, vagyis 1590. december 29-én<sup>74</sup> Az Erzsébet királynőnek és a Navarrai Henriknek szóló írások tartalma lényegében megegyezik. A szultán mindkettőjükkel tudatja, hogy az angol követ előterjesztéséből megértette, mekkora veszélyt jelent mindnyájukra a spanyol király erőszakossága, aki nem elégedett meg Portugália megszállásával és Don Antonio elűzésével, hanem most már Franciaországra is szemet vetett és háborúra készül ellene. Mivel a francia királyt a régi barátság szellemében kész megvédeni, de jelenleg nincs elég hajója, elrendelte, hogy birodalmában az arra alkalmas helyeken fogjanak hozzá gályák építéséhez. A következő évre 300 hajó fog elkészülni, s e nagy armada élére Szinán nagyvezírt *dux generalis*-nak (a török szerdár megfelelője) nevezte ki és elhatározta, hogy „Spanyolország ellen fogja küldeni” (*in Regnum Hispaniam mittere constituimus*). Felszólítja mindkét szövetséges uralkodót, hogy tegyék meg ők is a szükséges hadi és tengeri előkészületeket, hogy a majdan kifutó oszmán flottához csatlakozva „szép egyetértésben sok helyet elfoglaljanak és számos hőstettet vigyenek véghez.” Az angol királynőnek megígéri hogy a fezi uralkodónál közbenjár Don Antonio fiának a Portára való szállítása és a fogva tartott angol kereskedők elengedése érdekében, a francia királyt pedig bátorítja, hogy tartson ki addig, amíg az oszmán segítség megérkezik.

E kijelentések és a munkák megindulása miatt sokaknak tűnt úgy, hogy a szultáni udvarban bekövetkezett az a fordulat, amit az angolok oly kitartóan szorgalmaztak. Lippomano velencei követnek az oszmán államférfiak szóban is megerősítették, hogy a flotta Spanyolország ellen fog felvonulni.<sup>75</sup> Az ilyenféle állításoknak külön nyomatékot adott, hogy szokatlan módon magát a nagyvezírt állították szerdári megbízatással a hajóhad élére. Szinán egyik telhiszéből tudjuk, hogy ez a gondolat az ő fejéből pattant ki, s eredetileg semmi mást nem akart vele, mint a megadóztatott bégek fizetési hajlandóságát növelni.<sup>76</sup> Valószínűleg a közben lefolyt tanácskozásokon jutottak arra a következtetésre, hogy a külhatalmak szemében megerősíti az oszmán erőfeszítések komolyságát, ha személyesen a nagyvezír parancsnoksága alá helyezik a reménybeli hajóhadat.<sup>77</sup>

Ezen kívül van még egy mozzanat, amely aláhúzza, hogy az oszmán vezetés ezekben a hónapokban nagyon komolyan vette a szövetségeseknek tett ígéretét és

<sup>74</sup> Wien, HHStA, Turcica, 1591. Jan.–März, fol. 25a–28a., Pezzen 1591. január 19-i levelének mellékletei. V. ö. Calendar of State Papers: Venetian 1581–1591. 999. és 1000. sz.; Vaughan: Europe and Turk, 172. o.

<sup>75</sup> *Faroqli*: Ein Günstling, 293. o. Pezzen úgy értesült, hogy az elsőként elkészülő hajóegységek részben Alexandriából fognak hadiszereket szállítani és feladatuk lesz Egyiptomot megvédeni a kalózkodtól, részben pedig Barbariába (Észak-Afrikába) mennek rendet teremteni. Uo. fol. 19a.

<sup>76</sup> TSMK, Revan 1943. 39a.

<sup>77</sup> Szelániki, aki szintén tudósít Szinán kinevezéséről, értesülését különféle szóbeszéddekből szerezte (*Tarih-i Selânikî*: I. k. 234. o.). Egy mühimme-bejegyzés azonban igazolja, hogy a nagyvezír valóban szerdári megbízatást kapott. L.: MD 67. k., 171. sz.

a flotta felállításának tervét, s ez a Szakarja-Izmit csatorna építésének története. Ismeretes, hogy Szinán nagyvezír javaslatára 1591 januárjában hozzáfogtak annak a csatornának a tervezési és kivitelezési munkálataihoz, amely a Szakarja-folyót az Izmiti-öböllel, s rajtuk keresztül a Márvány-tengert a Fekete-tengerrel kötötte volna össze. A hajóépítés megkönnyítését és a főváros faellátásának megjavítását egyaránt szolgáló tervet azonban a nagyvezír ellenfelei 1591 áprilisában sikeresen megfúrták, s elérték, hogy a szultán elrendelje valamennyi munka leállítását. Az erre nézve kiadott szultáni parancs a következőkkel indokolta a visszalépést: „Ennél a dolognál sokkal fontosabb, hogy ebben az áldott évben nagyúri hajóhadam a tengerre küldjem, ezért azt ajánlották, hogy a Szakarja[csatorna]val hagyjunk fel, és a flottát szereljük fel”.<sup>78</sup>

Bár egyes források szerint a csatorna ellenzőinek fellépését csupán önös érdek: a hatalmi vetélkedés motiválta, bizonyára igazuk volt abban, hogy az erőforrások szétforgácsolása veszélybe sodorhatta volna a flottaépítés ügyét. Annál is inkább, mert ezekben a hetekben kezdtek mutatkozni az első jelei annak, hogy a hajókkal a csatornaépítés nélkül is éppen elég baj lesz. Musztafa csaus, aki az erdélyi fejedelemnek vitte meg a Porta parancsát, 1591. április 7-én indult vissza Isztambulba az erdélyi követ társaságában, de a rendeletekben kért vitorlaváson mennyiségének csak egyharmadát, a kenderének pedig mindössze egytizedét hozta magával. Hiába időzött a török követ csaknem két hónapot Erdélyben a nyersanyag összegyűjtésére várva, az erdélyi fejedelem magyarázata szerint többre a hiányos készletekből nem futotta.<sup>79</sup> Musztafa csaussal körülbelül egy időben érkeztek meg az oszmán fővárosba Üvejsz egyiptomi beglerbég emberei, akik 10 000 aranyat hoztak magukkal a pasára kiszabott hajók költségére. Ez a pénzmennyiség átszámolva 1 200 000 akcsének felelt meg, nem csodálkozhatunk tehát, ha Szinán a szultánnak írt jelentésében erősen kikelt Üvejsz ellen, akinek az eredeti kalkuláció szerint 6 hajóra 1 800 000 akcsét kellett volna befizetnie. Szinán szerint Üvejsz azzal is hátráltatta a kincstár erőfeszítéseit, hogy az Egyiptomba érkező megbízottakat távol tartotta a hátralékok felkutatásától és behajtásától, és önkényesen intézte az egész pénzügyi műveletet.<sup>80</sup> Kifejezetten tragikus fordulatot vettek az események a dijarbekiri tartományban. A beszámolók szerint az ottani beglerbég olyan kíméletlenül hajtotta be az elmaradt adókat, hogy 1592 nyarán a felháborodott parasztok fegyvert fogtak és szabályos ostrom alá vették a Dijarbekir belső várába zárkózott Ibrahim pasát és embereit. A helyzetet végül az udvarból kiküldött kapudzsik oldották meg, akik a szultán parancsára a szivaszi beglerbéget Dijarbekirbe, a dijarbekirit pedig Szivaszba helyezték át.<sup>81</sup>

Ezzel, sajnos, végére is értünk azoknak a fontosabb adatoknak, amelyek a flottaépítés további menetéről tájékoztatnak bennünket. Nem tudjuk megmondani, hogy a kiszabott összegekből végül mennyi folyt be, s ebből pontosan hány gályát

<sup>78</sup> *Uzunçarşılı*. Sakarya nehrinin, 149–157. o.

<sup>79</sup> Erdélyi Országgyűlési Emlékek, 3. k. 275–276. o.

<sup>80</sup> TSMK, Revan 1943. 31b–32a.

<sup>81</sup> *Tarih-i Selânikî*: 1. k. 273–275. o.

állítottak elő.<sup>82</sup> Annyi bizonyos, hogy a következő hajózási idényre a flottának nyoma sem látszott, s a program végrehajtása 1592-re már tetemes késedelmet szenvedett. Ha hihetünk a velencei követ beszámolójának, még 170 gálya elkészítése volt hátra ekkor. A követ ezért a maga részéről úgy ítélte meg, hogy a grandiózus terv lényegében kudarcba fulladt: „[az erre vonatkozó] parancsot a múlt évben adták ki nagy lármával. ... biztosra lehetett venni, hogy egy év alatt meg akarják csinálni az összeset; ez a terv és rendelet azonban a pénzhiány miatt nem valósulhatott meg”.<sup>83</sup> A követ szavaiból arra következtethetünk, hogy a pénzhiány nem csupán az adóhátralékok beszédésének nehézségei miatt állt elő, hanem azért is, mert a szervezéssel megbízott kapitányok gátlástalanul loptak a rájuk bízott pénzekből. Míg a szultáni flotta ügye egy helyben vesztegelt, addig sorra épültek a nagyhatalmú pasák és a kapitányok saját hajói. A követ akképpen összegezte véleményét, hogy bár a hajókra fordított összegekből optimális esetben több száz gályát lehetett volna felszerelni, a gyakorlatban ebből ötvennél több aligha lesz.<sup>84</sup> Nem igazolódott tehát az oszmán államférfiak 1591. januári optimizmusa, akik „egészen bizonyosra veszik, hogy nagy armadát fognak kiállítani, s hogy a szultán eltökélte magát, hogy egy nagy hajóhad révén próbálja megcsinálni a szerencsését és az üdvösségét”.<sup>85</sup> Sokkal helyesebbnek bizonyult Lippomano követ sejtése, aki kevéssel ezután úgy vélekedett, hogy az uralkodónak nincs meg a kellő anyagi ereje ahhoz, hogy a Nyugat felé meghirdetett aktív politikát végrehajtsa.<sup>86</sup> Ezt a gondolatot fűzi tovább Lippomano utóda, Bernardo, aki a Franciaországnak adandó oszmán segély esélyeit latolgatva a következőképpen jellemzi a kudarc miatt még kétértelműbbé váló oszmán magatartást: „Nem lehet tudni, hogy a Nagyúr milyen lelkülettel viseltetik a francia király irányában. ... Ha a Katolikus Ligáról beszélünk, kétségtelenül elmondhatjuk, hogy a szultán ellenségesen viszonyul hozzá, mert gyűlöli a spanyol királyt és szálka szemében a hatalma. Ezért nem tűrheti, hogy a franciák között viszályt szítva, naponta újabb hódításokkal növelje hatalmát abban az országban. Ez okból érdekében áll, hogy a navarrai király ereje megszilárduljon és növekedjék. De mert az ő ügyét nem tudná másként támogatni, csak egy nagy hajóhaddal, s mert a Nagyúr természeténél fogva igen fősvény, azért én úgy gondolom, hogy miként eddig, úgy a jövőben is jó szavakkal és reménységgel tartják majd a navarrai királyt. Excellenciátok biztosak lehetnek afelől, hogy az eredmény is nagyon sovány lesz, mivel a török segítség olyan, mint az az étel, amit az orvosok a betegeknek adnak, amely nem hízlalja fel, de nem is hagyja éhen halni, csak éppen hogy életben tartja őket. Tehát ha a törökök segíteni fogják a navarrait, az csak annyi lesz, hogy háborúban tartsák a spanyol ellen. ... vagyis nem akarják, hogy győzzön, de azt sem, hogy legyőzzék. Mert végül az ilyen segítség olyan, mintha a beteget addig purgálnák, amíg eltávozik az élők sorából.”<sup>87</sup>

82 Az mindenesetre kétségtelen, hogy a hátralékok beszédésével folyamatosan foglalkoztak. Egy 999. évi rendeletben arra intik a budai és a temesvári hazine defterdárt, hogy „a defterdárságodhoz tartozó hátralékok összegyűjtésében és behajtásában ne sajnáld a fáradságot” (MD 68. k. A fénymásolaton, sajnos, nem látható sem az oldalszám, sem a sorszám).

83 *Albèri*: Relazioni, 340. o.

84 Uo. 342. o.

85 Wien, HHStA, Turcica, 1591. Jan.-Márc, fol. 21a.

86 *Vaughan*: Europe and the Turk, 172. o.

87 *Albèri*: Relazioni, 383-384. o.

Összefoglalva tehát az eddigiekben ismertetett vállalkozás előzményeit, lefolyását és eredményeit, a következőket állapíthatjuk meg. 1590 őszén az oszmán udvar, számot vetve flottája gyengeségével és a mediterráneumi politikai helyzettel, 300 hajóból álló flotta létrehozására szánta el magát. Az építés költségeit a birodalom vezető tisztségviselőinek közvetett megadóztatásával kívánta előteremteni. A tengeri előkészületek azt a célt szolgálták, hogy a Porta, eleget téve szövetségesei: Anglia és Franciaország sürgető kérésének, szükség esetén tengeri hadjáratot indíthasson a Franciaországot elnyeléssel fenyegető II. Fülöp spanyol király ellen. A vállalkozás azonban lényegében már 1591-ben megfeneklett, s a kilátásba helyezett hatalmas méretű hajóhad még 1592-ben is messze állt attól, hogy komolyabb bevetésre alkalmas lett volna. Időközben a franciaországi helyzet is javulásnak indult, így aztán abból a tengeri hadjáratból, amely Magyarországot megmenthette volna az újabb pusztító háborútól, nem lett semmi. Az oszmán államférfiak ugyan 1593-ban újra megígérték 300 gálya útnak indítását a nyugati vizekre, de ekkor már minden komoly politikai megfigyelő számára nyilvánvalóvá vált, hogy ezek a kijelentések csak a szövetségesek megnyugtatására szolgáló üres ígéretések. Hiába látszott úgy néhány hónapig 1590–1591 fordulóján, hogy az oszmán udvar újra a Földközi-tenger felé fordul, a gazdasági realitások ismét visszakényszerítették arra az útra, amelyre 1578-ban lépett. A birodalom fokozatosan feladta a rendkívüli költségekkel járó tengeri nagyhatalmi állását, s 1593-tól kezdve ismét szárazföldön próbálta kiterjeszteni és megszilárdítani nagyhatalmi pozícióit.<sup>88</sup>

<sup>88</sup> Itt szeretnék köszönetet mondani Teke Zsuzsának és Heckenast Gusztávnak a tanulmányom elkészítéséhez nyújtott segítségükért.

*Pál Fodor*

BETWEEN TWO LAND WARS  
Ottoman Naval Preparations in 1590–1592

Summary

On the 21st of March 1590 the Ottoman Empire made peace with Persia. Following the Persian war (in fact even in its last years) the international diplomacy of the time unanimously expected the Porte to turn once again towards the Mediterranean. In international politics major forces were working on guiding the military potential of the Ottoman Empire towards the Mediterranean area. The historians dealing with Mediterranean have long pointed out however, that the Ottoman naval power began disintegrating rapidly in the 1580-ies. In the second half of the 16th century the signs of regression can be seen not only on the Ottoman fleet but also the signs of passiveness appeared on the other powers of the Mediterranean, too. According to the signs by 1589–1590 the Ottoman fleet reached a point when it could hardly even cope with supervising the Eastern basin of the Mediterranean Sea. The Sultan decided to establish a brand new fleet at the end of 1590. We take a look at how the Sultan reached such a decision, how they tried to build the fleet and finally what happened to the large enterprise.

*Pál Fodor*

ENTRE DEUX GUERRES SUR TERRE  
Préparatifs maritimes ottomans en 1590–1592

Résumé

Le 21 mars 1590 l'empire ottoman a conclu la paix avec le Perse, et avec ce fait, la guerre durant depuis 13 ans aux frontières de l'Est a pris fin. En été de 1593, le grand visir Sinan est parti contre la Hongrie. Après la guerre perse (et déjà dans les dernières années de la guerre) la diplomatie internationale de l'époque attendait uniformément que la Porte se tourne de nouveau vers la Méditerranée. Dans la politique internationale, de grandes forces s'appliquaient à diriger le potentiel militaire de l'empire ottoman vers la mer Méditerranée. Les historiens qui s'occupent de la Méditerranée avaient démontré il y a déjà longtemps, que le pouvoir maritime ottoman est tombé en décadence rapide aux années 1580. Dans la deuxième moitié du XVI<sup>e</sup> siècle ce n'est pas seulement la flotte ottomane qui est caractérisée par cette régression, mais on peut observer certains signes de passivité chez les autres pouvoirs méditerranéens. D'après les signes, en 1589–90, le contrôle du bassin de l'Est de la mer Méditerranée devenait déjà une tâche très difficile pour la flotte ottomane. A la fin de 1590, le sultan a décidé de créer une flotte complètement nouvelle. En ce qui suit, nous examinerons comment le sultan est arrivé à cette décision, avec quelles méthodes ils essayaient de construire la flotte, et, finalement: quel était le destin de cette entreprise grandiose.

*Pál Fodor*

ZWISCHEN ZWEI FELDKRIEGEN  
Osmanische kriegsmarinnerüstung, 1590–1592

*Resümee*

Nach dem Ende des Persischen Krieges am 21. März 1590 waren bedeutende Kräfte der internationalen Politik bestrebt, das Kriegspotential der Osmanen gegen den Mittelmeerraum zu richten. Doch am Ende der achtziger Jahre des 16. Jh. befand sich die Kriegsmacht der Osmanen bereits in einer Phase des Verfalls. Der Hauptgrund dafür bestand jedoch nicht in der Niederlage bei Leponto (1571), sondern vielmehr darin, daß im Krieg für Nord-Afrika die Osmanen den Sieg davongetragen und im Frieden ihre Kriegsmarine vernachlässigt hatten. 1589/1590 war die osmanische Flotte nicht mehr imstande, das Ostbecken des Mittelmeeres unter Kontrolle zu halten. Ende 1590 beschloß der Sultan, eine ganz neue Flotte aufzustellen. Im vorliegenden Aufsatz werden dieser Entschluß sowie die Methoden seiner Verwirklichung und die Geschichte dieses großformatigen Interfangens behandelt.

*Пал Фодор*

МЕЖДУ ДВУМЯ СУХОПУТНЫМИ ВОЙНАМИ  
Османские приготовления на море в 1590-1592 годах

*Резюме*

21 марта 1590 года Османская империя заключила мир с Персией. После войны с Персией (более того, уже в последние годы этой войны) международная дипломатия того времени единодушно ожидала, что турки вновь обратятся к Средиземноморью. Великие силы в международной политике работали над тем, чтобы военный потенциал Османской империи был обращен на Средиземноморье. Историки-специалисты по Средиземноморью уже давно выявили тот факт, что османская империя как морская держава в 1580-ых годах начала переживать стремительное падение. Во второй половине 16-го века можно наблюдать „развитие назад“ не только османского флота, но появляются признаки пассивности и у других средиземноморских держав. Как показывают свидетели, к 1589-1590 годам османский флот оказался уже в таком состоянии, что с трудом справлялся с задачами контролирования восточного бассейна Средиземного моря. В конце 1590 года султан принял решение о создании нового флота. В дальнейшем мы проследим за тем, каким образом пришел султан к этому решению, какими способами пытались построить эту военную флотилию, и в конце концов, какова стала судьба этого грандиозного мероприятия.