

A BALATONI „HADIFLOTTA” A TÖRÖK KORBAN*

A Balaton kutatója,
Zákonyi Ferenc emlékére

Oszmán és magyar végvárak a Balaton partján

Az Oszmán Birodalom nagyhatalmi léte és hódítási stratégiája során mindvégig tudatosan törekedett nemcsak a tengerek, hanem az európai kontinens szerfelett sűrű vízhálózatának hadászati célú hasznosítására. Különösen igaz ez a kiemelt stratégiai jelentőségű, a hadfelvonulások útvonalát jelentő nagyobb, hajózható folyamokra, amelyeknek lehetőleg minél hosszabb szakaszát igyekezett ellenőrzése alá vonni.¹ A Fekete-tengerrel mint oszmán beltengerrel közvetlen összeköttetést biztosító Dunát például a deltavidéktől egészen a magyarországi hódoltság nyugati kapujának tekintett Esztergomig mindkét parton oszmán erősségek láncolata kísérte. A hadtáp- és hadianyag szállítás ütüerét képező folyó magától értetődően hamar hadiflottát kapott.² A Habsburg Monarchia ellenében bírt hódoltsági folyamszakasz védelmét Buda, illetőleg Mohács, míg az alsó – a Fekete-tengerbe torkolló Dnyeperen és Donon lehajózó kozákok mind intenzívebb támadásainak kitett – folyamrész biztosítása elsősorban Vidin, majd Ruszcsuk kapudánjának, azaz flottaparancsnokának a feladata volt.³ A Duna bal parti mellékfolyói közül a hadászatiilag lényegesen kisebb jelentőségű Tisza is hajóhadat és Szolnok székhellyel kapudánt kapott, de oszmán folyami hajók cirkáltak a Bosznia északi határát kijelölő Száván és a Drávának a Mura torkolata alatti rövid szakaszán is.⁴

Az Oszmán Birodalom, illetve a középkori magyar állam egykori területének mintegy harmadát magában foglaló Habsburg Monarchia vízi hadereje a XVI. század második felében nemcsak az Adriai-tengeren és a Dunán, illetve annak nagyobb mellékfolyóin, ha-

* A tudományos közleményt a szerző a Pécsi Tudományegyetem alapításának 650. évfordulója emlékének szenteli. Egyúttal ezúton is szeretném kifejezni köszönetemet Hegyi Klárának, Kelenik Józsefnek, Pálffy Gézá-
nak és Varga J. Jánosnak a tanulmány elkészítéséhez nyújtott önzetlen és értékes segítségükért.

¹ *Ágoston* 2014. 15–42. o. Az oszmán stratégiai gondolkodás beszédes bizonyítéka a Don és a Volga között átjárást biztosító csatorna grandiózus terve, amelyen keresztül a Fekete-tengertől vízi úton a Kaszpi-tengerre lehetett volna átirányítani az oszmán flottát. Az 1569. évi asztrahányi hadjárat sikere – egyéb nyilvánvaló előnyei mellett – újabb frontot nyitott volna az Oszmán Birodalom legfőbb közel-keleti riválisa, a síita perzsa állam ellen. Nem kevésbé nagyszabású tájtalakító vállalkozás lett volna a Szakarja folyó vizét is befogadó csatorna, amely a Fekete- és a Márvány-tengert kötötte volna össze. *Ágoston* 2008. 190–191. o.; *Ágoston* 2002. 42. o.

² *Hegyi* 2007. 101–104. o. A Kárpát-medence folyóhálózatának katonai célú hasznosítására: *Pusztai* 1997.; *Čirković* 1983. 136–137. o.; *Imber* 1980. 275–277. o. A régebbi, magyar nyelvű irodalomból mind a mai napig alapvető: *Takáts* 1900. 91–122., 145–176., 193–222., 241–273., 288–319. o.; *Szentkláray* 1888. Újabbán, de főként az utóbbi műre támaszkodva: *Csonkaréti* 1980. 32–140. o.

³ *Katkó* 2010. 46. o.; *Gradeva* 2009. 336–337. o.; *Hegyi* 2007. 101. o. A Fekete-tenger európai partvidékére: *Emecen* 2003. 21–29. o.

⁴ *Hegyi* 2007. 101–104. o.

nem a Balatonon is összemérte erejét.⁵ Jóllehet a „magyar tenger” nem az egyetlen állóvíz volt, ahová az oszmánok hadiflottát telepítettek, abban mindenképpen egyedinek tekinthető, hogy ez az állapot 130 éven keresztül fennállt. A Drinápolyban 1568 februárjában megkötött, Buda 1541. évi bevételével kezdetét vevő várháborúk időszakát végérvényesen lezáró békében rögzített határok ugyanis a hódoltság fennállásáig a Dunántúl e középső régiójában lényegében ott húzódtak, ahol ekkor: a Balaton partján. A két világbirodalom közel ezer kilométeres szárazföldi határának mintegy tizedét kitevő, megközelítőleg 90 km hosszan elnyúló, a mainál másfélszer nagyobb vízfelületű tó kora tavasztól késő őszig csaknem áthághatatlan akadályként terült el az északi part ellen irányuló oszmán hadjáratok és portyák útjában.⁶ A hódítóknak csak a tél beköszönte jelentett némi előnyt, tekintve, hogy a sekély, így könnyen beálló tavat decembertől gyakran egészen március végéig összefüggő jégtakaró borította, amelyen keresztül lóháton alig egy óra alatt el lehetett érni a keresztény országrészt.⁷

A találoán „kis jégkorszaknak” nevezett, napjainkénál lényegesen hűvösebb és csapadékosabb időjárás következtében a török kor évszázadaiban legfeljebb 107,5 méteres tengerszint (Adria) feletti vízmagassággal számolhatunk, ami lényegesen alacsonyabb a korábban feltételezetté.⁸ Ez a mainál így is átlagosan több mint két méterrel magasabb vízállást jelenthetett, tekintve, hogy jelenleg a balatoni vízmércé „0” pontja 104,09 méter magasságon áll. A vízszintemelkedés miatt a Tihanyi-félsziget nyaka tartósan víz alá került, bár ezt annak mesterséges átvágása is elősegítette.⁹ Ennek megfelelően a korabeli kartográfiai ábrázolások szigetként tüntették fel Tihanyt vagy – egy tovább hagyományozódott elrajzolás miatt – a tó déli partjához kapcsolták.¹⁰ Szigligetet dél felől a Balaton víztükre, három oldalról ingovány határolta, így az is szigetként magasodott ki a tóból, akárcsak a fonyódi várhegy, miként ezt az Angelini-féle térképek is szemléletesen mutatják.¹¹ Keszthely a tó vízfelülete és a mindinkább elmocsarasodó Kis-Balaton közé beékelődő félsziget nyakán feküdt a török hódítás korában, ami jelentős védelmet biztosított a mezővárosnak.¹² A vizsgált térség természetföldrajzi viszonyaival a katonai döntéshozók

⁵ A Balaton török kori magyar és oszmán flottájára – néhány, alapvetően helytörténeti irányultságú, ingadozó színvonalú feldolgozást leszámítva – mindössze egy tudományos-ismeretterjesztő munka hívta fel a figyelmet: *Pálffy* 1999/1. 15–17. o. Belvízi hajózástörténeti alap kutatások hiányában magunk is csak a korábban is ismert, illetve a saját, a Zala megyei végvárakra vonatkozó kutatásaink során mintegy mellékesen feltárt, elenyésző számú szöveghagyományokra tudunk támaszkodni. A balatoni hajózás leggazdagabban adatolt áttekintése: *Sági – Zákonyi* 1989. 305–346. o.; *Bíró* 1967. Kellően fel nem becsülhető segítséget jelent ugyanakkor a hódoltsági oszmán várak helyőrségeinek létszámadatait közreadó adattár, amely közvetve az oszmán flottára vonatkozóan is értékes adalékokkal szolgált. *Hegyi* 2007. II. k. passim. A Habsburg Monarchia és az Oszmán Birodalom között az Adriai-tengeren zajló tengeri küzdelemre: *Bracewell* 1992. A monarchia flottájára vázlatosan: *Gogg* 1972.

⁶ A Balaton nyugati végpontjának [Balaton]Hídvéget tekintették a kortársak. *Lukács* 1943. 254. o.

⁷ A Balaton kora újkori klimatikus viszonyaira vonatkozó adatgyűjtésünket önálló tanulmányban terveztük közreadni. Ehelyütt csak egy-egy kiragadott példát idézünk a tó korai beállására és a jég kései olvadására. *Óze* 1996. 286–287. o.; *Komáromy* 1907. 394. o.; *Erdélyi* 1908. 724–725. o.

⁸ *Sági* 1968. 441–463. o.; *Vö.*; *Bendefy* 1973. 113–127. o. A kis jégkorszakra általában: *Rác* 2008. 142–151. o.

⁹ *Lukács* 1943. 278. o.; *VMRT* 1969. 192–199. o.

¹⁰ *Pálffy* 2011/1. 42–49. o.; *Pálffy* 2000. 36–39., 77–80. o.; *Csongrádi* 2002. 8–9. o.; *Radó – Pappváry* 1974. 69–80. o.; *Bendefy – V. Nagy Imre* 1969. 67–78. o.

¹¹ *Pálffy* 2011/1. 42–49. o.; *Zákonyi* 1966. 138. o.; *Komáromy* 1912. 269. o.

¹² *Sági* 1968. 446. o.

tökéletesen tisztában voltak, amiről egyebek mellett a győri és a kanizsai végvidékekről 1570 körül készült térképek tanúskodnak.¹³

Oszmán szemszögből kézenfekvő megoldást hajók alkalmazása jelenthette. Ehhez azonban a hódítóknak kikötőkre és az azok védelmét ellátó erősségekre lett volna szükségük, ám ilyenell kezdetben nem rendelkeztek. A Balatonszemes belterületére lokalizálható bolondvári palánk építésének pontos ideje nem ismert, de bizonyosan Szigetvár és az arra támaszkodó magyar várláncolat összeomlását követően létesült. 1570-ben már oszmán helyőrség állomásozott a végházban, amely a század végéig a Balaton déli partjának nemcsak legjelentősebb végháza, de a tavi flotta egyetlen bázisa is volt.¹⁴ Egyeduralmát előbb a – Veszprémmel és (Nagy)Vázsonnyal együtt – 1594-ben oszmán kézre került Tihany törte meg négy esztendőre, a XVII. század elejétől pedig (Sió)Fok palánkjával kellett osztozni a tavi hajóhadon.¹⁵ A vetélkedésnek Bolondvár feladása vetett véget valamikor a század derekán, ami után kizárólagosan Fok fogadta be a balatoni oszmán hadihajókat.¹⁶

Fok tehát azon török végházak egyike volt, amelyeknek létesítése mellett a tizenöt éves háború (1591–1606) megrázkódtatásai nyomán döntött az oszmán hadvezetés.¹⁷ Bolondvár és a közeli Lak ugyanis két ízben, 1599-ben és 1603-ban keresztény kézre került. Bár a megszállás mindkét esetben kevesebb, mint egy esztendeig tartott, az jól rávilágított a Balaton déli partját védő oszmán várláncolat sebezhetőségére.¹⁸ A Sió-partján újonnan emelt végház így a térségbeli oszmán pozíciókat volt hivatott megszilárdítani, de a Budáról Fehérváron át az 1600-ban megszerzett Kanizsára vezető hadi út biztosítása is feladatai közé tartozhatott. 1604 februárjában, azaz Bolondvár és Lak keresztény megszállása idején már bizonyosan állt a vár, minthogy helyőrségéből 25 fegyverest, besliákat és martalócokat ejtettek foglyul a magyar végváriak.¹⁹ Fok létesítése mindazonáltal nem ad hoc döntés lehetett. Újragondolt védelmi koncepcióra vall, hogy – az egri (1596) és a kanizsai (1600) vilájetek kialakítása miatt – területileg megfogyatkozott budai beglerbégséget erősítő Dárda, Tolna, Janipalánk és Vörösmart erősségei szintúgy a századvégi hosszú háború alatt vagy közvetlenül azt követően létesültek.²⁰

A fennállásuk során mindvégig a budai vilájethez tartozó Balaton-parti oszmán várak közé sorolhatjuk a ma a tótól mintegy tizenöt kilométerre délre fekvő (Öreg)Lakot is, jóllehet arról nincs tudomásunk, hogy a végház hajókkal is rendelkezett volna. Ez is azt valószínűsíti, hogy a Balaton a mainál magasabb vízszintje ellenére a Nagyberek nem rendelkezett (tartósan) nyílt, hajózásra alkalmas vízfelülettel. Jelenlegi ismereteink szerint

¹³ Pálffy 2011/1. 42–49. o.; Pálffy 2011/2. 177–194. o.

¹⁴ Hegyi 2007. 1239. o.

¹⁵ Hegyi 2007. 1048–1049., 1244–1249. o.

¹⁶ Evlia Cselebi az 1664. évi, személyesen is átélt hadjárat kapcsán megemlékezik Bolondvár váráról, amelyet a kutatás a vár pusztulásának *post quem* dátumának tekint. *Evlia Cselebi* 1908. 9. o. Az újabb vizsgálatok azonban rámutattak arra, hogy a Köprülü Ahmed vezette hadjárat leírásánál Evlia I. Szülejmán szultán (1520–1566) 1532. évi hadjáratának történetét dolgozta át. A forráshely tehát nem használható fel annak eldöntésére, hogy állt-e még a balatoni török vár a kérdéses időpontban. *Sudár* 2010. 109–110. o.

¹⁷ Hegyi 2007. 95–96. o.

¹⁸ Vég 2011. 7–15. o.; Tóth 2000. 371. o.

¹⁹ Bayerle 1991. 3–4., 9–10. o. Ez cáfolja a magyar rendek azon későbbi értesülését, miszerint a foki erősséget az 1606 végi zsitvatoroki békekötés után, annak sérelmére emelték az oszmánok. Vélelmezhető, hogy a magyar fél céljai elérése érdekében célzatosan datálta későbbre a balatoni vár építését. *Nagy* 1858. 202. o.

²⁰ Hegyi 2007. 95–96. o.

a parttól távolabb fekvő Endréd kicsiny helyőrségének kitüntetett szerepe volt az északi partról szárazon és vízen indított keresztény támadások elhárításában, illetve ellenakciók folytatásában. Bizonyítja ezt, hogy 1590 nyarán az észak-somogyi végház „hitharcosait” vádolták azzal, hogy megrongálták a tihanyi őrség hajóit.²¹

A Somogy megyei végvárláncolat 1566. évi kártyavárszerű összeomlását követően csupán Fonyód és a Nagyberek nyugati peremén álló, inkább őrhelynek nevezhető Kéthely állta útját annak, hogy a Balaton déli partja egész hosszában végérvényesen oszmán uralom alá kerüljön.²² Fonyód végzete 1575-ben teljesesedett be, amikor az oszmánok egy váratlan rajtaütéssel birtokukba kerítették a magyar védelmi rendszer előretolt hídfőállásának számító várat. Valószínűleg Bolondvár felépítése is szerepet játszott abban, hogy az oszmánok a kezükre került tóparti várat nem tartották meg, hanem a földdel tették egyenlővé.²³ Kéthely 1586-ban, egy ugyancsak békeidőben végrehajtott támadásnak esett áldozatául, így a Balaton déli partja ekkor vitathatatlanul oszmán felségterületté vált.²⁴ Ez egyúttal azt is jelentette, hogy a nyaranta vízen, télen a tó jegén át érkező oszmán támadások elleni védelem a tó északi partjain álló kicsiny végvárakra, mindenekelőtt Tihanyra, Vázsonyra, Csobánra, Szigligetre és Keszthelyre hárult.

A Tihanyi félsziget bencés monostorból kialakított végháza és Vázsony ugyan már az 1540-es évek végén hadiadóból felfogadott katonákat tudhatott a falai között, azok csak Veszprém 1552. évi oszmán megszállását követően léptek a végvárak, azaz az uralkodó által fenntartott erősségek sorába.²⁵ A két kis végház mindig is Veszprém egyfajta hátszágát, mondhatni holdudvarát alkotta. Aligha véletlen, hogy a tizenöt éves háború során és a Bécs elleni 1683. évi hadjáratkor a Séd-parti végház elvesztését követően, szinte törvényszerűen azok is az ellenség kezére kerültek.²⁶ A Keszthely központjában álló egykori ferences kolostorba csak 1575-ben, éppen Fonyód említett török kézre kerülése után rendelt az uralkodó katonaságot, jóllehet abban a birtokos család legkésőbb 1552 őszétől magánhelyőrséget állomásoztatott.²⁷ 1575-ben Szigligetre is 50 gyalogost rendeltek, bár a hegyi várba a dunántúli kerületi főkapitány kontingenséből már korábban átvezényelték katonaságot.²⁸ Legkésőbb 1577-ben a Tapolcai-medence peremén álló Csobánc lépett elő végvárrá alig 20 fős őrségével.²⁹

A Duna és a Balaton között megszervezett győri végvidéki főkapitányság végházai közé sorolt Balaton melléki helyőrségek között – amelyeket a XVII. században együttesen gyakorta „Balatoni végek” vagy „öt balatoni végház közössége” névvel is illettek – a legerősebb kapcsolatot közös finanszírozásuk jelentette. A katonáik zsoldját ugyanis az 1570-es évektől az Udvari Kamara tartozott kiutalni, a végvidék többi várőrségét ellenben Alsó-Ausztria rendjeinek éves hozzájárulásából fizették.³⁰ Az öt kis végház alkotta várkör-

²¹ Bayerle 1972. 48. o.

²² Pálffy 1995/1. 149., 171. o.; Magyar 1985. 25–104. o., különösen 61–100. o.; Hóvári 1985. 113–166. o. A Somogy megyei erősségekre: Csorba 1974. 13–47. o.

²³ Hóvári 1985. 153. o.

²⁴ ÖStA HHStA, Turcica Karton 81. Konv. 1. fol. 241.

²⁵ Pálffy 1999/2. 106., 128. o.; Zsiray 1984. 242. o.

²⁶ Pálffy 1999/2. 209. o.; Varga 2007. 95. o.

²⁷ Végh 2007. 48–53. o.

²⁸ Végh 2007. 55–56. o.; Pálffy, 1999/2. 138–139. o.

²⁹ Végh 2007. 55–56. o.

³⁰ Végh 2012. 540. o.

zet így is meglehetősen speciális és egyúttal súlytalan volt az ekkor 11 végvárat magába foglaló generalátuson belül, ugyanis a végvidék katonaságának alig 15(!) százaléka szolgált a helyőrségeikben.³¹ Ezen végházak feladata lett a tó északi partvidéke ellen irányuló ellenséges támadások elhárítása nemcsak a szárazföldön, hanem a XVI. század derekától a vízen is. Az oszmán tavi flotta megjelenésére válaszul a bécsi Udvari Haditanács naszádok alkalmazása mellett döntött, amelyek a vízparti végházak, úgymint Keszthely, Szigliget és Tihany alatt állomásoztak.

A korabeli hadihajókról: naszádok/sajkák a Dunán

A Dunán a keresztény fél által használt naszád 17-23 méter hosszú, 2,5-3,5 méter széles, 30-50 cm merülésű, lapos fenekű, fedélzet nélküli, egyárbocos, háromszögletű (latin) vitorlával és evezőkkel felszerelt palánkhajó volt, amely nagy sebességre volt képes.³² Támadóegyverzetét a hajó orrában elhelyezett két kis kaliberű, forgatható úgynevezett siska ágyú alkotta, a harmadik löveg a taton kapott helyet.³³ A korabeli, főként a tizenöt éves háború időszakában készült ábrázolások alapján megalkotott rekonstrukciók a hajó-orr felett és a taton egyaránt egy-egy fa felépítményt jelenítenek meg.³⁴ Előbbi az ott tárolt lőport volt hivatott oltalmazni az esőtől és az erős napsütéstől, a taton kialakított famű a hajó parancsnokának kényelmét szolgálta. Elképzelhető az is, hogy valójában csupán ponyvát feszítettek ki az említett részek felett.³⁵ A hajó tatján a felépítmény/ponyva felett egy-egy lámpa kapott helyett, a hajó közepén álló árboc csúcsán zászlót lengetett a szél.³⁶ Az alatta kialakított árbockosárból egy őrszem kémlelhette a vizet ellenséges hajók után fürkésze.³⁷

A Dunán a legelterjedtebbek az egész és a valamivel kisebb úgynevezett félnaszádok voltak, de más típusokkal is találkozhatunk a korszakban, amelyeken kevesebb katona húzta az evezőket.³⁸ Egy egész naszád legénységét a (vízi)vajda mint parancsnok irányítása alatt három tizedes és 28, evezők mellé beosztott közkatona, a vajda legénye, azaz összesen 33 fő alkotta. A három, egyenként kilenc-kilenc főnek parancsnokló tizedes egyike az ágyúkat irányozta, a másik a hajómester feladatait látta el, harmadik társuk a hajólapátot kezelte.³⁹ A szakirodalom álláspontja szerint a naszádok másként sajkák legénységének zöme a hajó két oldalán, az evezők mellett foglalt helyet, a többieknek kimerült bajtársaikat kellett váltani az evezőknél.⁴⁰ A korabeli leírások rendszerint valóban csak 22–24 evezőről tesznek említést, ami – egész sajkát feltételezve – némileg kevesebb a hajózók előírt számánál, azonban aligha feltételezhető, hogy a különbözetet jelentő négy-hat ha-

³¹ Végh 2012. 535. o.

³² Schaefer – Gabriel 1978. 12. o. Megtévesztő módon a Dráván és a Murán teherszállításra használt de-reglyéket is sajkanak nevezték a korszakban. Pickl 1977. 226. o. A Dráva hajózástörténetére máig alapvető: Leskoschek 1972. 115–152. o.

³³ Szamota 1891. 166. o. (J. Bougars), 184. o. (M. V. Vencel); Gömöry 1994. 55. o. (H. Howard), 71. o. (E. Brown); Ungnád 1986. 103. o.

³⁴ Schaefer – Gabriel 1978. 12. o.; Bíró 1967. 14. o.

³⁵ Szentkláray 1888. 326. o.

³⁶ Szentkláray 1888. 331–333. o.

³⁷ Szentkláray 1888. 331. o.

³⁸ Csonkaréti 1980. 86–87. o.

³⁹ Takáts 1908. 219. o.

⁴⁰ Szentkláray 1888. 326. o.

józó képezte volna a váltást.⁴¹ A tizenöt éves háború időszakához köthetően készült képi ábrázolások is csak evezősöket jelenítenek meg a dunai naszádokon.⁴² A kutatás által ez ideig figyelmen kívül hagyott, ám lényegi kérdés végleges megválaszolása csak további forrásadatok feltárásától remélhető.

A Dunán használatos hajókat az oszmánok magyarországi térfoglalását követően immáron nem a Szerémségben, mint ez a késő középkorban történt, hanem a felső-ausztriai Gmundenben, az egykori sókamara helyén gyártották, ami nem pusztán földrajzi eltolódást jelentett.⁴³ Lényegesebb különbség volt, hogy a hajókat a továbbiakban már nem a naszádok építésében évszázados tapasztalattal rendelkező délszláv (zömmel szerb) hajóépítők, hanem behívott olasz és német mesterek készítették.⁴⁴ Eltérés mutatkozik a hajók építéséhez felhasznált faanyagban is, tekintve, hogy a több szempontból előnyösebb, a Dráva–Száva közén nagy mennyiségben kitermelhető tölgy helyett szükségszerűen az Alpokban őshonos luc- és jegenyefenyő használatára tértek át.⁴⁵ A Duna és a Száva, illetőleg mellékfolyóik mentén a középkortól működő hajóépítő telepek továbbra is használatban maradtak, de az ott – a korábbi technológiával – továbbra is tölgyfából készült hajók immáron nem a mindenkori magyar király, hanem a hódítók folyami flottáját erősítették.⁴⁶

A Gmundenben készült hajókat a Traun folyón úsztatták le Bécsig, ahol az arsenalban a bevizsgálást és kipróbálást követően fegyverzettel látták el őket, majd eljuttatták rendeltetési helyükre.⁴⁷ A naszádok zöme a Duna és a Vág összefolyásánál fekvő Komáromba került, amelynek stratégiai jelentőségét jól mutatja a körülmény, miszerint az erődrendszert egyetlen végvidéki főkapitányságba sem illesztették be, hanem közvetlenül az Udvari Haditanács alá rendelték.⁴⁸ A Mosoni-Duna partján, az 1558-ban immáron császárvárossá is előlépett Bécs előterében fekvő, a végházak közül mindvégig a legnagyobb helyőrséggel rendelkező győri erődvárosban is állomásozott néhány naszád; a XVI. század második felében rendszerint négy.⁴⁹

Az új helyszínen, ám ismereteink szerint továbbra is a korábbi mintára készült keresztény naszádok és az oszmánok által készítettett sajkák közötti nyilvánvaló hasonlósággal magyarázható, hogy a tizenöt éves háború időszakában a két kifejezést már szinonimaként használták.⁵⁰ Az egyetlen, a kortársak által említésre érdemesnek tartott különbség az volt, hogy míg a magyar naszádok orrában kettő, addig török megfelelőjükön mindössze egy ágyút helyeztek el.⁵¹ A vitatott etimológiájú, de a magyar nyelvben bizonyosan délszláv–

⁴¹ Lásd a 33. jegyzetet!

⁴² *Csonkaréti* 1980. 33., 36., 68. o.

⁴³ *Szamota* 1891. 246. o. (K. Neitzschitz), 325. o. (E. Brown.)

⁴⁴ *Takáts* 1904. 88–90. o.

⁴⁵ *Aichelburg* 1978. 15. o.

⁴⁶ *Dulderan* 1983. 179–193. o.; *Sučeska* 1983. 195–205. o.

⁴⁷ *Takáts* 1908. 164. o.; *Aichelburg* 1975. 9–10. o.

⁴⁸ *Pálffy* 1996. 199. o.; *Kecskés* 1984. 37–143. o.

⁴⁹ *Pálffy* 1999/2. 187. o.

⁵⁰ „S ezeken kívül 25 azon formájú hajók, de kevéssel kicsinyebbek, melyeket az mieink naszádoknak vagy sajkáknak hívnak, melyekben mindenikben 33 magyarok, vitéztlő nép s evező legények is valának, s azoknak az orrába rövid rézből öntetett pattantyúk valának, s az első fenekekbe egy-egy tyúkmonnyi öregni vasgolyóbisok bizonyos mértéknyi puskapor terhével tartatnak vala.” *Istvánffy* 2009. 153. o. „30 naszádokból, melyeket az törökök sajkáknak hívnak”. *Istvánffy* 2003. 408. o.

⁵¹ Vratislav Vencel 1982. 12. o.; *Takáts* 1908. 180. o. A változatos kaliberméretű oszmán sajka ágyúk terminológiájára bővebben: *Ágoston* 1992. 190–191. o.

oszmán közvetítéssel meghonosodott sajka terminus a következő évtizedekben szinte teljesen kiszorította a naszád megnevezést.⁵² A XVII. század folyamán már nem csak a török, hanem a keresztény hadihajókat is általánosan ezzel a névvel illették, de a kifejezés idővel (gyakran torzult írásmódú alakokkal) a német nyelvben is teret nyert.⁵³ Igazodva a kortársak fogalomhasználatához, magunk is váltakozva használjuk a naszád és a sajka elnevezést a magyar és oszmán oldalon egyaránt alkalmazott hajótípusra.

A Balatonon rendszeresített oszmán naszádokat minden bizonnyal az 1530-as években a kezükön lévő, a dunai folyami flotta különféle típusú hajóit, köztük sajkákat készítő szendrői, zborniki, pozsegei, eszéki vagy a mind jelentősebbé váló belgrádi hajóépítő műhelyek valamelyikében készíthették.⁵⁴ A visegrádi hajóépítőket is befogadó pesti műhely csak a század második felére tudta kapacitását számottevően növelni, de az ott foglalkoztatott szakiparosok számának csökkenése némi visszaesést sejtet a XVII. század első évtizedeiben.⁵⁵ Feltételezhető tehát, hogy a balatoni török hajópark nagyobb része később is a Duna, Száva és a Dráva melletti, az ottani tölgyesek faanyagát feldolgozó műhelyekből került ki. Ezt támasztja alá azon 1644. évi értesülés, miszerint a Balatonra „onnan alul” hoztak hajókat a törökök.⁵⁶ A Dunán felvontatott hajókat minden bizonnyal szekerekkel jutatták el a tó déli partjára, minthogy a Balaton vízfeleslegét levezető Siót csak a folyam szabályozás tette hajózhatóvá.⁵⁷

A balatoni magyar hajóhad

A fenti, hosszúra nyúlt kitérőnket elsősorban az indokolta, hogy az Udvari Haditánc – nyilvánvaló anyagi és gyakorlati megfontolások alapján – az oszmán hadvezetéshez hasonlóan a Balatonon a Dunán jól bevált naszádok/sajkák alkalmazása mellett döntött. A jelenleg rendelkezésünkre álló adatok azt valószínűsítik, hogy a tóra telepített hajók ugyanabba az építési típusba tartoztak. A kérdésfelvetés azért lényeges, mivel a folyami harcászatra kifejlesztett hajótípus nem minden tekintetben felelt meg az állóvízi körülményeknek. A nagy vitorlafelület ugyan jól ki tudta használni a Balatonon uralkodó északi széljárást, tehermentesítve ezáltal az evezősöket, és a kis merülés a sekély tavon is kétségkívül előnyöket rejtett magában, nem lebecsülendők voltak azonban a hajótípus kedvezőtlen technikai paraméterei. Gondolunk itt arra, hogy a hajótest meglehetősen hosszú, ám viszonylag keskeny volt, ami természetes a folyami hajók esetében, ahol a folyó sodrása maga is stabilizálólag hat a hajóra. Nyílt vízben egy szélesebb hajótest nagyban javította volna a sajkák vízállékonyságát. Erre különösen szeles, viharos időben volt szükség, amikor a széllökések akár másfél métert meghaladó magasságú hullámokat korbácsolnak.⁵⁸ A hullámozás – az ugyancsak a folyami környezethez igazodó – alacsony oldalfalak miatt is problémákat jelenthetett a hajózárnak. Feltételezhető, hogy a kedvezőtlen időjárás

⁵² MNYTESZ 1976. 472. o.

⁵³ Takáts 1908. 162. o.

⁵⁴ Đulderan 1983. 179–193. o.; Sućeska 1983. 195–205. o.

⁵⁵ Hegyi 2007. 485–524. o. passim.

⁵⁶ Veress 1996. 165. o. A hivatkozás nélkül idézett forrást eddig sajnálatos módon nem sikerült fellelnünk.

⁵⁷ Ihrig 1973. 262–263. o.

⁵⁸ Kessler 1974. 43. o.

a sajkákat a kikötőkbe szegezte, de a jég gyakori decemberi beállásától a március végi olvadásig ugyancsak téltenségre voltak kárthatatva a hadihajók. Jóval tovább, mint a Dunán, amely nem minden esztendőben állt be, s akkor is csak általában két hétig fedte jégpáncél a folyót.⁵⁹

A naszádok/sajkák Balatonra juttatása komoly logisztikai kihívás lehetett, mivel a Bécsben őrzött vagy a Mosoni-Dunán Győrig leúsztatott hajókat szárazföldön, szekerekkel kellett a tóhoz szállítani. 1681-ben például Fejér János keszthelyi vajdát 15 hajdúval együtt rendelték a császárvárosba, hogy a számukra kiutalt nyolc sajkát rendeltetési helyére szállítsa.⁶⁰ A gyalogos tiszt kihasználva a ritka lehetőséget, az Udvari Haditanácsnál személyesen is sürgette elmaradt járandóságuk kifizetését.⁶¹ Egyértelműen cáfolható a korábbi vélekedés, hogy a balatoni hajókat a Rába és Zala folyókon leúsztatva juttatták el a tóparti végházakba.⁶² Ez már csak azért sem volt lehetséges, mivel a két folyó egyike sem volt hajózható a korszakban.

A Balatonon a XVI. század utolsó évtizedeiben már megszokott lehetett a hadihajók látványa. I. Ferdinánd (1526–1564) ugyanis már 1560-ban egy Pozsonyban lévő, teljesen felszerelt naszád Tihanyba szállítását rendelte el, ami a hajótípus tavi használatának legkorábbi dátuma, jóllehet az uralkodói döntés végrehajtását illetően nem rendelkezünk adatokkal.⁶³ Ez azt is bizonyítja, hogy az ekkor a Magyar Kamara kezelésében lévő tihanyi végház kaphatott először hajóparkot a tóparti végházak közül, ami a fentiekben elmondottak értelmében logikus intézkedésnek tartható. Keszthelyre és Szigligetbe ugyanis – mint láthattuk – csak 1575-ben vetettek először az uralkodó zsoldján szolgáló fegyvereseket. A két kicsiny végházat ekkor még különben sem a győri, hanem a formálódó kanizsai végvidékhez sorolták. Megemlíthető, hogy 1572 májusában a déli parti Fonyódra két naszádot rendeltek.⁶⁴ A sajkák balatoni megjelenése mindenestre jó illeszkedik az 1577. évi, korszakos jelentőségű bécsi haditanácskozás „aktív védelem” koncepciójához, amelynek jegyében a hazai természeti adottságokra, mindenekelőtt a gazdag vízhálózatra támaszkodva, annak hatékonyabb kihasználásával igyekeztek megerősíteni az oszmán ellenes védelmi struktúrákat.⁶⁵

1589 nyarán a magyarországi határvédelmet felügyelő Habsburg Ernő főherceg utasítására Bécsből Győrön keresztül Veszprémbe irányítottak két sajkát, bár több mint valószínű, hogy azok egyikét a tihanyi helyőrségnek szánták.⁶⁶ Látszólag meglepő módon tehát az oszmán megszállás alól csak 1566-ban felszabadult Veszprém helyőrsége is rendelkezett hajókkal, jóllehet a véghely légvonalban mintegy 10 kilométerre feküdt a Balaton víztükértől. A naszádot minden bizonnyal szekerekkel juttatták el a tóhoz, mint ahogy 1592-ben a Felső-Magyarország kapujaként számon tartott Eger helyőrsége is ily módon kívánta hajóit a Tiszához a szállítani.⁶⁷ Veszprém még 1601-ben is bírt két sajkával, jóllehet azok

⁵⁹ Vadas 2013. 233. o.

⁶⁰ ÖStA KA HKR Prot. Exp. Bd. 361. fol. 439–440.

⁶¹ Uo.

⁶² Erdélyi 1908. 177–178. o.

⁶³ „Calocem seu navem nazadistarum unam istic Posenii omnino conflictui aptam.” Szentkláray 1888. 311. o.

⁶⁴ ÖStA KA HKR Prot. Reg. Bd. 156. fol. 43.

⁶⁵ Kelenik 2005. 969–1009. o.; Pálffy 1999/2. 167–176. o.; Geőcze 1894. 502–534. o.

⁶⁶ Erdélyi 1908. 171., 729. o.; ÖStA KA HKR Prot. Reg. Bd. 185. fol. 129.

⁶⁷ Pálffy 1995/2. 207. o.

egy ideje már Keszthelyen állomásoztak. Tobias Graf főkapitány és a helyőrség több ízben sürgette azok visszaadását, amit az Udvari Haditanács azzal az indokkal utasított el, hogy a hajók új állomáshelyükön nagyobb szolgálatot tehetnek.⁶⁸ Ez magyarázhatja, hogy a tizenöt éves háború elmúltával csak a valóban a Balaton partján fekvő Tihany, Szigliget és Keszthely helyőrségei számára utaltak ki hajókat.

A három végház sajkáinak számára vonatkozóan sajnos nem állnak rendelkezésekre adatok, de vélelmezhető, hogy a balatoni magyar flottilla hozzávetőleg mindössze egy tucat egységet számlálhatott, azaz a három kikötőben egy adott időpontban néhány sajkánál aligha lehetett több. Az 1681-ben Keszthelyre szállítandó, említett nyolc hajót sem kizárólagosan a legnyugatibb végház hajóparkjának szánhatták, következőleg abból, hogy kiutalásukat Bakács Sándor keszthelyi főkapitány és Karacsics Mátyás tihanyi vajda néhány hónappal korábban közösen kérelmezte.⁶⁹ Az 1654-ben Zichy István győri végvidéki főkapitány-helyettes kérésére kiutalt hat sajkát is Keszthely, Szigliget és Tihany között kellett (sajnos ismeretlen arányban) szétosztani.⁷⁰ Az igényelt hajók nyilvánvalóan csak a veszteségek pótlását célozták, azaz a végházak tövében még több-kevesebb hajó ringatózhatott a vízen. További adalék lehet, hogy 1652-ben Sárkány János keszthelyi kapitány lövegek és lőszer mellett két sajkát kért végháza számára.⁷¹ Hét évvel később Philipp Graf von Mansfeld győri végvidéki főkapitány Tihanyra kért három sajkát, ami ugyancsak a hajók egy-egy vár esetében összességében kis számát valószínűsíti.⁷² Megfigyelhető viszont, hogy a forrásokban mindig többes számban említik a sajkákat, melyből következőleg végházanként minimálisan két hajó alkalmazásával számolhatunk. A sajkák pótlását többnyire nem a harci veszteség, hanem azok gyors amortizációja tette szükségessé. A könnyű fából, gyorsan és költséghatékonyan előállított sajkák hátránya volt, hogy nagyon hamar elhasználódtak. Az igénybevétel, a jégzajlás és egyéb okok miatt megrongálódott komáromi naszádokat például három évente tartották indokoltnak lecserélni, amelynek elmaradása olykor tragédiához is vezetett.⁷³

A hajópark gyarapításának alapvetően nem a mindig szűkös katonai költségvetés vagy a gyártókapacitás állt útjában, hanem az adott helyőrségek csekély őrséglétszáma. A XVII. század közepén Keszthelyen mindössze 100 lovas, ugyanannyi gyalogos, egy tüzér és egy seregdeák nevét írták be a vár mustralajstromába.⁷⁴ Tihanyban a gyalogosok száma éppen a fele volt a keszthelyi bajtársaikénak, akik mellett 20 lovasnak és két tüzérnek járt havi rendszerességgel zsold.⁷⁵ De még ez a csekély helyőrséglétszám is több mint duplája volt Szigliget 10 lovasból és 25 gyalogosból álló őrségének.⁷⁶ Minthogy azonban a helyőrség keretlétszámai szinte sohasem voltak teljesen feltöltve, még a fentebbi létszámok sem álltak a (fő)kapitányok rendelkezésére. Komárom és Győr analóg példái nyomán bizonyosra vehető, hogy a hajókon kizárólag a gyalogos fegyvernem tagjai szolgáltak, ami még inkább

⁶⁸ ÖStA KA HKR Prot. Exp. Bd. 206. fol. 153–154., 164.

⁶⁹ ÖStA KA HKR Prot. Exp. Bd. 361. fol. 314.

⁷⁰ ÖStA KA HKR Prot. Reg. Bd. 310. fol. 85.

⁷¹ ÖStA KA HKR Prot. Exp. Bd. 304. fol. 178.

⁷² ÖStA KA HKR Prot. Exp. Bd. 320/1. fol. 55.

⁷³ 1583 októberében például az okozta a komáromi sajkások végzetét, hogy korhadt hajóik megteltek vízzel, s nem tudtak elmenekülni az őket üldöző esztergomi török sajkák elől. *Takáts* 1908. 219–220. o.

⁷⁴ *Végh* 2012. 544. o.

⁷⁵ Uo.

⁷⁶ Uo.

lecsökkentette a hadra, pontosabban evezőre fogható fegyveresek létszámát.⁷⁷ Különösen, hogy a katonaság jelentős része (akár 20-30%-a) a legváltozatosabb okok miatt (portya, fogság, dezertálás, civil foglalkozás gyakorlása stb.) nem tartózkodott a végvárában egy adott időpontban, amiről a zsoldfizetések alkalmával készült feljegyzések tanúskodnak.⁷⁸ Ennek ismeretében aligha meglepő, hogy 1620-ban Igali István keszthelyi vajda éppen arra panaszkodott, hogy nincs elegendő gyalogosa, akiket a hajókra tudna ültetni.⁷⁹

A balatoni végházakban hadra fogható fegyveresek hiányát szintén csak az adott végvár (fő)kapitányának a parancsnoksága alá tartozó úgynevezett „szabad rend” alkalmazása tudta némileg ellensúlyozni. A dunántúli végvárakban a XVII. század első évtizedeitől nagy számban tűntek fel úgynevezett szabadosok (libertini), akik a várak névjegyzékébe beírt katonáktól eltérően nem havi zsoldért, hanem az általuk művelt ingatlanok (szántók, szőlők) szabad használata fejében teljesítettek katonai szolgálatot.⁸⁰ Minthogy őket nem központi forrásokból javadalmazták, nagy számuk és nyilvánvaló jelentőségük dacára létezésük a legújabb időkig rejtve maradt a kutatás elől.⁸¹ 1701-ben, a végvárrendszer felszámolásának évében Keszthelyen és Szigligeten egyaránt a végvár iratos helyőrséget is meghaladó számú, 223, illetve 43 szabados szolgált, de a Tihanyban összeírt 39 fő sem sokkal maradt el a királyi fizetésen szolgáló fegyveresek számától.⁸² A XVII. század második felében hasonló nagyságrendű fegyveres erővel számolhatunk a három tóparti végvárban. Vélelmezhető, hogy a gyalogos fegyvernemhez tartozó szabadosok a Balaton déli partja ellen, sajkákon indított vállalkozásokban is részt vettek. Az eddig ismert példák azt sejtetik, hogy az „iratos” és a szabad rendű fegyveresek között harci alkalmazás tekintetében nem volt lényegi különbség; különösen, hogy származásuk és életmódjuk meglehetősen közel állt egymáshoz.⁸³

Tekintve, hogy – mint arról fentebb már szó esett – egy egész naszád személyzete a kobabeli előírások szerint 33 főt számlált, az iratos és a szabados katonaság egy-egy balatoni véghely esetében együttesen is mindössze néhányat tudott hiányok nélkül megtölteni, mert az adott végvár sem maradhatott őrizet nélkül a katonai vállalkozások idejére. A csekély őrséglétszámok így azt a következtetést is megengedik, hogy a balatoni keresztény flottilla nagy részét kevesebb hajózt igénylő kisebb úszóegységek, úgynevezett félnaszádok teheték ki. Ezt látszik alátámasztani, hogy a győri főkapitány által 1649-ben a tihanyi helyőrség részére igényelt három sajka közül kettő félsajka volt, amelyek kiszolgálásához két tucaat evezős is elegendő lehetett.⁸⁴

Komárom és Győr példájához hasonlóan Tihany és Szigliget esetében is részben éppen hajóparkjuk megléte magyarázhatja, hogy helyőrségeikben a gyalogosok száma mindvégig jóval meghaladta a lovasokét. Még a Somogy megye adóztatásában jelentős szerepet játszó Keszthely várőrségében is azonos számban volt képviselve a két fegyvernem.⁸⁵ Eltérés volt viszont a két Duna menti erősség naszádosaihoz – és a rivális Bolondvár és Fok oszmán

⁷⁷ Takáts 1908. 157–158. o.

⁷⁸ Végh 2010. 107–116. o.

⁷⁹ Takáts 1908. 160. o.

⁸⁰ Végh 2009. 443–458. o.

⁸¹ Czigány 2004. 85–95. o.

⁸² Végh 2009. 456. o.

⁸³ Végh 2007. 187. o.

⁸⁴ ÖStA KA HKR Prot. Exp. Bd. 320/1. fol. 55.

⁸⁵ Végh 2012. 544. o.

helyőrségeihez képest is –, hogy a balatoni végházak gyalogosai között nem tettek különbséget aszerint, hogy azok szárazföldön vagy vízben teljesítenek szolgálatot. Előbbi fővárnál ugyanis egy sajka legénysége önálló szervezeti-taktikai egységet alkotott egy vízivajda, illetőleg az oszmánoknál egy reisz irányítása alatt, így bevetéskor viszonylag állandó állomány (korabeli kifejezéssel élve „sajkaalj”, illetve rijászet/dzsemáat) szállhatott vízre.⁸⁶ A három balatoni végházban ellenben a jelek szerint – talán éppen a kis létszám okán – a hajózókat eseti jelleggel vagy még inkább gyakorlatuknak megfelelően választhatták ki a zsoldos gyalogságból vagy a szabadosok közül az adott küldetés idejére.

Az oszmán flotta

A Bolondváran és a XVII. század első éveitől Fokon rendszeresített oszmán hajópark nagyságának megállapítása, ha lehet, még a magyar oldalénál is nagyobb kihívást jelent a kutatás számára, mivel ez esetben is csak keresztény források szörványadatai állnak rendelkezésünkre. 1657 augusztusában például a portyázó törökök négy sajkán hajóztak át Tihanyra, ahol súlyos veszteséget szenvedtek. A minden bizonnyal Fok őrségéhez tartozó támadók közül 91-en fogságba estek, 34-en elestek a küzdelemben, míg mások a Balatonban lelték halálukat. Magyar értesülés szerint 162 fő hiánnyal tértek haza a törökök.⁸⁷ 1647 júniusában ugyancsak négy hajóval keltek át a tavon a fokiak, akik közül egy negyvenfős csoport Veszprém vára ellen indult, de az ottani őrség időben tudomást szerzett a jövetelükről, közülük 29-et levágott, kettőt foglyul ejtett.⁸⁸ Ugyanezen év tavaszán Fokra a már meglévő három sajka mellé még ugyanennyit hoztak, így „az apró hajókkal” együtt immár állítólag mintegy ezer fő átszállítására alkalmas hajóhaddal rendelkeztek.⁸⁹ 1644 nyarán Bessenyei István kiskomáromi főkapitány – minden bizonnyal szintén túlzó – értesülései szerint 132 (nyilván kisebb) hajót osztottak szét Fok és Bolondvár között, ami az utolsó ismert adat az utóbbi török végház létezésére.⁹⁰ Ezt követően egyedül a foki erősség rendelkezett hadihajókkal a „magyar tengeren”. Az idézett adatok meggyőzően igazolják, hogy az oszmán oldalon is a sajkák képezték a flottilla gerincét, de más típusú hajókat is alkalmaztak a tavon. Feltehetően nem a forráspusztulás számlájára írható, hogy a három keresztény tóparti végházban a sajkák megjelenését követően nincs tudomásunk egyéb hajótípusok alkalmazásáról.

A tizenöt éves háborút megelőzően a – keresztény források hallgatásából következőleg – kizárólagosan Bolondváron állomásozó török hajópark valószínűleg mindössze néhány sajkát számlálhatott. Az ismert, a tó északi partján fekvő települések ellen a vízben át végrehajtott, békeszegésnek minősülő támadásokban csak pár darab hajó vett részt. 1592 májusának végén például Keszthely alatt három sajkából 250 bolondvári török szállt partra, de közülük tizenheten elestek, negyvenegy rabba lett és három zászlójukat is ragadták el tőlük.⁹¹ 1589 júniusában az oszmánok könyvelhettek el nyereséget, azzal, hogy az ugyanitt

⁸⁶ Takáts 1908. 223–224. o.; Hegyi 2007. 131. o.

⁸⁷ MNL OL P 1314. No. 24 026. Karaacsics Mátyás Batthyány Ádámnak. É. n. Idézi: Zákonyi 1988. 103. o.

⁸⁸ Hungler 1986. 113. o.

⁸⁹ MNL ZML IV.1b. 1. cs. 1647.

⁹⁰ Veress 1996. 165. o., 56. jegyzet.

⁹¹ Pálffy 1999/1. 17. o.

partra szállt háromszáz bolondvári katona kilenc, vásárra érkezett pápai kereskedőt hurcolt magával. Sajnos nem tudni, hogy ebben az akcióban hány hajó vett részt.⁹² Ehhez a helyőrséghez tartoztak azok a fegyveresek is, akik augusztusban öt sakkával Tihanyra támadtak, ahol három embert levágtak, tizet pedig magukkal vittek.⁹³ Okkal feltételezhető, hogy a két tóparti oszmán végvár mindegyikében mindössze néhány hadihajó volt rendszeresítve, hozzávetőleg annyi, mint Keszthely, Szigliget és Tihany kikötőiben.

A fentebb idézett forrásokban szereplő tekintélyes létszám- és veszteségadatok nehezen hozhatók összhangba a Bolondvárban szolgálatot teljesítő katonaság hivatalos kimutatásaival. A várban 1613-ban, tehát már a foki palánk felépítését követően 49 lovas mellett mindössze 20 azab és 38 martalóc, összesen 107 fő kapott zsoldot.⁹⁴ 1580-ban 159 főt írtak össze az akkor hajóhaddal még kizárólagosan rendelkező végházban, ami éppen a kifejezetten vízi szolgálatra alkalmazott azab csapatnem teljes hiánya miatt kelt gyanút.⁹⁵ Még ha feltételezzük is, hogy a keresztény források olykor eltúlozták a támadók számát, azok így is többen lehettek, mint ahány fegyveres várszolgálatra összesen rendelkezésre állt. Az sem valószínű, hogy más végházak katonái részt vettek volna a támadásban, a magyar források kizárólag a bolondváriakat nevezik meg támadóként. Ez aligha írható a rosszul értesültség vagy hanyagság számlájára: a szárazföldön vagy a tó jégen át végrehajtott portyák esetében – tekintve, hogy ezek a támadások békeszegésnek minősültek – mindig akkurátusan megadták a résztvevő katonák szolgálati helyét. Kiegészíthetjük ezt azzal, hogy a három magyar végház esetében sem tudunk közös vízi vállalkozásról, amit a nagy távolságból fakadó logisztikai nehézségek is magyarázhatnak.⁹⁶

Fokon 1613-ban szintén meglepően kevesen, 162-en kaptak zsoldot a budai vilájet kincstárából, akik közül a flotta személyzetét adó azabok állományában alig 70-en voltak, de az esetleg ugyancsak a hajókra vezényelhető martalócok közül is csak 16 kapott zsoldot.⁹⁷ Előbbieknek 1641-ben Dzsáfer(?) „kapitány-aga” volt az előjárója, ami ismét csak nagyobb létszámú hajózó állomány meglétére enged következtetni.⁹⁸ Ráadásul a XVII. század közepén Bolondvár eltűnik a forrásokból, így a korábban ott állomásozott helyőrség és flotta szerepét a foki palánk vette át, értelemszerűen ide került át a balatoni kapudán is.⁹⁹ Az oszmánok szempontjából stratégiaileg fontos hódoltsági folyók, a Duna, Tisza, Száva, Dráva – és a Mura csak névleg létező – hajóhada mellett tehát a tó flottájának élén külön tisztségviselő állt.¹⁰⁰ Ibrahim Hüszein a poszt első, név szerint ismert viselője, akit egy 20 ezer akcsés ziámet-birtokra érdemesnek ítélték, a bolondvári palánkban szolgált 1595-ben.¹⁰¹

Bolondvár és Fok fentebbi őrséglétszámaival kapcsolatban kételyeket ébreszt, hogy az 1594 és 1598 között török kézen lévő Tihanyban az azabok állománya – három rijászetben,

⁹² HL TGy. 1589/27.

⁹³ ÖStA HHStA Turcica Kart. 81. Konv. 1. fol. 241.

⁹⁴ Hegyi 2007. 1243. o.

⁹⁵ Hegyi 2007. 1240. o.

⁹⁶ Végh 2012. 539. o.

⁹⁷ Hegyi 2007. 1246. o.

⁹⁸ MNL OL P 1314. No. 31 810. Musztafa, Veli és Czafik agák Batthyány Ádámnak. Fok, 1640. május 8.

⁹⁹ Darnay-Dornay 1942. 301–307. o.

¹⁰⁰ Hegyi 2007. 101–104. o. A kapudán tisztség tér- és időbeni változásaira, illetve az ingadozó terminológiára bővebben: *Moačanin* 1999. 51–58. o.

¹⁰¹ Hegyi 2007. 103. o.

összesen 10 tizedet összefogva – 105 főt számlált.¹⁰² A (fél)sziget várórségének közel harmadát kitevő 84 martalóc legalább részben vízi szolgálatra lehetett kötelezve, amire abból következtethetünk, hogy egyik agájukat, Malkocs Divánét kapudánnak titulálták.¹⁰³ Az azabok egyik agaságát Veszprémből rendelték a tóparti erősségbe, tehát nem Bolondvár helyőrségét gyengítették a kivonással.¹⁰⁴ Ugyanez mondható el a martalócok második agaságáról, amely a tizenöt éves háború kitörése előtt Battyán őrségét erősítette.¹⁰⁵ A hivatalos őrséglétszámok a sajkák kiszolgálásához sem lettek volna elegendők, feltételezve, hogy azok mérete és a legénység száma nem tért el számottevően a keresztény végházak által használt hajókéttől. Közvetve ezt látszik alátámasztani, hogy a budai kincstár 1560-ban 104 akcsét fizetett ki a tatai (Öreg) tavon szolgálatot teljesítő sajka 26 darab evezőjéért: annak legénységét három tizedalja fegyveres alkothatta.¹⁰⁶

A Balatonon át végrehajtott rajtaütésekben minden bizonnyal az említett oszmán végvárak helyőrségébe hivatalosan nem tartozó fegyveresek is részt vettek, akik jó eséllyel a végvárakban mindenütt nagy számban jelen lévő, alkalmazásra váró fegyverforgatók közül, vagy a várakat irányító török (fő)tisztek kisebb-nagyobb kíséretéből és udvartartásából kerülhettek ki. Előbbiek állandó jövedelem híján zsákmányból tartották el magukat, amíg nem sikerült bekerülniük egy végvár fizetett helyőrségébe vagy alkalmazást nyerni valamelyik előkelő kíséretében.¹⁰⁷ Elképzelhető, hogy a hajózók egy része a Somogyban és Tolnában éppen az 1570-es években nagy számban feltűnt vlah népességből került ki, akiket a Szlavóniában megtelepedett társaikhoz hasonlóan a Drávától északra katonai szolgálatra alkalmaztak a hódítók.¹⁰⁸

A magyar megfelelőikhez hasonlóan mintegy háromtizednyi fegyverest szállító oszmán sajkák befogadóképessége és a támadók olykor több százra rúgó létszáma között feszülő nyilvánvaló ellentmondás egyik lehetséges feloldása, hogy a magyar forrásokban csak a sajkák számát adták meg, az egyéb hajókat azonban nem. Ezt látszólag erősítheti, hogy – mint láttuk – az oszmánok más típusú úszóegységeket is használtak a tavon. Gyengíti ugyanakkor a feltevést, hogy ez esetben a támadó flottilla sajkáinak alkalmazkodnia kellett volna a többi, lassabb hajó haladási sebességéhez, amivel éppen a legnagyobb előnyükről, a gyorsaságukról kellett volna lemondani, pedig a vállalkozások sikerének zálogát éppen ez a tényező jelenthette.

A székesfehérvári török garnizon közismerten kiemelt szerepet kapott a Balaton északi partján fekvő települések adóztatásában, amelyben Bolondvár helyőrsége is részt vállalt.¹⁰⁹ Erre enged következtetni, hogy 1602-ben egyidejűleg több Keszthely környéki falu bírája kereste fel a tóparti török végházat, minden bizonnyal adófizetés szándékával, amit valószínűsít, hogy látogatásukra Szent György nap (április 24.) előestéjén került sor.¹¹⁰ Ez ugyanis Szent Mihály napjához (szeptember 29.) hasonlóan közismerten a mezőgaz-

¹⁰² Hegyi 2007. 1048–1049. o.

¹⁰³ Uo.

¹⁰⁴ Uo.

¹⁰⁵ Uo.

¹⁰⁶ Fekete – Káldy-Nagy 1962. 526. o.

¹⁰⁷ Hegyi 2007. 170–172. o.; A katonai kíséret jelentőségére: Dávid – Fodor 2004. 481–509. o.

¹⁰⁸ Čoban 2008. 179–182. o.; Hegyi 2007. 321–334. o.; Kaser 1997. 99–162. o.

¹⁰⁹ A drinápolyi békekötés (1568) után fokozódó aktivitást mutató oszmán adóztató gépezet működésére és irányaira: Hegyi 1993. 104. o.

¹¹⁰ Végh 2002. 4–5. o.

dasági munkák és adófizetés egyik határnapja volt. Tekintve, hogy 1601-ben és a következő esztendőben Fehérvár keresztény kézen volt, feltételezhető lenne, hogy időlegesen Bolondvár vette át a kiesett szandzsákközpont egyes feladatköreit. Az adó lerovásánál mutatkozó automatizmus azonban azt sejteti, hogy a Balaton-parti végvár már ezt megelőzően is adóztatta a túlparti településeket.¹¹¹ A XVII. században Fok nyilván ezt a szerepkört részben megörökölte Bolondvártól, mert az 1651-ben immáron a Sió partján székelő kapudán szolgálati birtokai között Keszthely Polgárváros is szerepelt. Ennek jobbágyaitól az oszmán főtiszt az előírtnál magasabb adót követelt, ami miatt azok a budai dívánhoz fordultak jogos panaszukkal.¹¹²

A keresztény források egybecsengő állítása szerint a Balatonon az oszmán naszádok már 1555-ben jelen voltak.¹¹³ Az időpont meglepően korainak tűnhet, tekintve, hogy jelenlegi ismereteink szerint ekkor a tóhoz legközelebb az 1544-ben elfoglalt Endréden állomásozott jelentősebb oszmán katonaság, de a kicsiny vár mintegy hat kilométerre feküdt a tó partjától.¹¹⁴ Tekintve, hogy 1557/1558-ban 95 fős helyőrségének több mint felét azok és martalócok tették ki, ami a tipikus vízparti helyőrségekre volt jellemző, talán nem túlzott merészség feltételezni, hogy a – bizonyára a Dunáról áthozott – sajkákon az endrédi helyőrség katonái (is) vízre szálltak.¹¹⁵ Veszprém esete is arra figyelmeztet, hogy a hajók birtoklása nem korlátozódott a tóparti végházakra. A Fonyód végháza ellen 1555 októberében, szárazföldön és a víz felől egyszerre indított támadásban a fehérvári és koppányi mellett az endrédi helyőrség vett részt.¹¹⁶ Ez az első olyan ismert támadás, amelyet az oszmánok a Balaton vizén (is) hajtottak végre.

A kikötők lokalizálása

Szigliget török kori kikötőjét a kutatás a Révhelyre lokalizálja, s bár ennek alátámasztására érveket nem sorakoztat fel, az uralkodó északi szélirányt is figyelembe véve a nádasok által övezett térrész valóban alkalmas helyszín lehetett hajók befogadására.¹¹⁷ Emellett szólhat, hogy 1647-ben Lengyel Gáspár kérésére a kikötő kialakításához Zala vármegye egyik járásából két napra 200 nádvgó munkás kirendelésére utasította Zrínyi Miklós főispánként a törvényhatóságot.¹¹⁸ Némileg problematikusabb az említett birtokos, Lengyel kérvényében említett, általa megépítendő kastélynak a Királyné szoknyája nevű dombon

¹¹¹ Végh 2002. 4–5. o.

¹¹² Darnay-Dornyay 1942. 301–307. o.

¹¹³ „Az Balatonon való naszádok elszakasztik Balaton két felét, ki nem kicsiny romlást teszen. Csak két naszádot hoznának, az mellé az Balaton két felén vannak öreg hajók, kikkel még bírunk. Berzence, Bélavár táján csinálják az nagy hajókat, kik ellen szeles időbe nincs lába és megmaradása a naszádoknak.” *Óze* 1996. 125–127. o. „a naszádok, kedegh(?) és kötött hajók harmad napja vagyon, hogy vízen vannak.” MNL OL MKA E 185. Archivum familiae Nádasdy. Missiles. Trombitás Balázs Magyar Bálintnak. Fonyód, 1555. október 20.

¹¹⁴ Hegyi 2007. 1074. o. A szakirodalom tudni véli, hogy Endréddel egyidejűleg Szemes is a hódítók kezére került, ahol palánkot emeltek. Magyar 2006. 171. o. A Bolondvár korai építésének igazolásául felsorakoztatott bizonyítékok azonban nem meggyőzőek, különösen, hogy a magyar tisztek levelezésükben Endréd mellett csak Ságvár, Kőröshegy és Karád oszmán helyőrségeit említik. Uo. 175. o.

¹¹⁵ Hegyi 2007. 1077–1079. o.

¹¹⁶ Sági – Zákonyi 1989. 307. o.; Szalay 1861. 167–169. o.

¹¹⁷ Gere 2006. 129–139. o. Szigliget középkori topográfijára: Mészáros 2005. 299–377. o.

¹¹⁸ ZMÖM 508. o.

álló építménnyel, az úgynevezett Óvárral való azonosítása.¹¹⁹ Az újabb régészeti feltárás ugyanis egyetlen építési periódust valószínűsít, a leletanyag alapján a XV. század közepére, az Újlakiak birtoklásának idejére datálva azt.¹²⁰ Ez cáfolná a Lengyel Gáspár által építeni szándékozott kastéllyal való azonosítást, de gyengítené annak török kori őrhelyként való használatát, amit a kutatás a fekvése alapján korábban feltételezett.¹²¹ A kérdés végleges megválaszolása csak további vizsgálatoktól remélhető. Közelebb vihet viszont a megoldáshoz, hogy az említett birtokos és Óvár kapcsolata utat talált magának a helyi folklórba, ami sejtetni enged, hogy elkezdődtek bizonyos munkálatok.¹²² Válasz kívánkozik arra a kérdésre is, hogy a Várhegyen álló fővár helyőrsége mi módon tudta biztosítani az attól jelentős távolságra eső kikötő védelmét.¹²³

Tihany esetében 1651-ben javaslatként fogalmazódott meg egy hadi kikötő létesítése.¹²⁴ A sajkák állomásoztatásához a bencés kolostorból kialakított vár környéke több okból sem kínált ideális környezetet, ám a kutatás ez ideig nem tekintette feladatának a kikötő helyének lokalizálását.¹²⁵ Feltűnő, hogy a sajkák jelenlétére utaló földrajzi nevek kizárólag a félsziget nyaka körül fordulnak elő, amelyet a török korban két párhuzamos töltés vágott át.¹²⁶ A vitatott eredetű, de minden valószínűség szerint középkori sáncok közé beengedték a Balaton vizét, ezáltal azok között hajóval is lehetett közlekedni.¹²⁷ A csatornától délre, az Aszófőre vezető út mentén egy őrtorony állt a török korban, amelynek maradványai még az első katonai felmérésen (1780–1784) is jól kivehetőek.¹²⁸ A minden bizonnyal alig néhány sajkából álló hajópark állomáshelyét talán nem túlzott merészség a félsziget nyakához, annak is inkább a végvárhoz közelebb eső keleti oldalára helyezni, de erre a célra a már említett csatorna is szóba jöhetett.

Ehhez Keszthely kínál kézenfekvő analógiát, ahol a tótól egészen az árokkal és palánkkal övezett prezídiumig, annak egykori ferences kolostorból kialakított váráig futó, majdnem egyenes csatorna szolgált kikötőül. Az először 1651-ben említett, de még az 1821. évi felmérésen is feltüntetett, mintegy öt méter széles csatorna fogadta be a végvár hajóparkját.¹²⁹ A várbeli lövegek lőtávolságán belüli – a XVII. század második felében egyébiránt a végvári katonák birtokában lévő kertekkel szegélyezett – hajózható csatorna emlékét a Sajka járás, majd utóbb, immáron benépesülve, a Sajka (ma Erzsébet királyné) utca őrizte meg.¹³⁰

Siófok török kori erősségét korábban, a történeti hagyomány alapján a város belterületén lévő egykori uradalmi magtár helyére lokalizálta a kutatás.¹³¹ Sági Károly még a múlt század elején felfedezett, korábban római kori zsilipmaradványoknak tartott építménnyel azonosította, amely mintegy 600 méterre található a mai partvonalától.¹³² Fenntartásokkal

¹¹⁹ MNL ZML IV.1b. Közgyűlési iratok. 1. cs. 1647.; Gere 2006. 138. o.

¹²⁰ Gere 2006. 137. o.

¹²¹ VMRT 1966. 155. o.

¹²² VMFN 1982. 229. o.

¹²³ Zákonyi 1966. 139. o.

¹²⁴ Zákonyi 1963. 230–235. o.

¹²⁵ Kralóvics 1994. 209–218. o.

¹²⁶ VMFN 2000. 481. o.; Jankó 1902. 327–328. o.; Lukács 1943. 278. o.

¹²⁷ „...aggreres quoque, intra quos navigio transebant...” Erdélyi 1908. 801. o.

¹²⁸ Az első katonai felmérés. DVD-ROM. Arcanum kiadó, Budapest, 2004.

¹²⁹ Zákonyi 1966. 140–141. o.; Végh 2005. 34. o.

¹³⁰ Uo.

¹³¹ Magyar – Nováki 2005. 121–122. o.

¹³² Sági 1989. 129–143. o.; SMFN 1974. 133–136. o.

kezelt véleménye szerint emellett szólhat, hogy a közelében, egészen a túrzásig egy öböl nyúlt be, ami befogadhatta a török végház hajóhadát.¹³³ Szerinte Bél Mátyás leírása is azt valószínűsíti, hogy nem a Sió torkolatában kell a török kori hadikikötőt keresni, amit a tó keleti medencéjében uralkodó északi-északnyugati széljárás által keltett hullámmás amúgy is hamar eliszapolt volna.¹³⁴

Bolondvár egykori, négyszögletes, a sarkain rondellákkal megerősített végvára a ma is látható romok révén nagy biztonsággal lokalizálható Balatonszemes belterületén, a tótól mintegy 300 méterre.¹³⁵ Okkal feltételezhető, hogy az egykori hajóállomást a vár ágyúinak lőtávólán belül alakíthatták ki, de ennek helye nem állapítható meg teljes bizonyossággal. Tekintve, hogy mindkét végház vélelmezhetően már a kezdetektől fogva rendelkezett hajóhaddal, a kikötők lehetséges helyének meghatározása megelőzte a várakét. Az északi part magyar végházai esetében viszont utólag kellett megfelelő kikötőt keresni vagy ennek hiányában kialakítani, ami megmagyarázná azok olykor jelentős távolságát az adott vártól.

A sajkák feladatai

A balatoni oszmán flottatevékenység a visszafoglaló háború (1683–1699) időszakában, Fok keresztény kézre kerülését követően szűnt meg, amelyet az eddig feltételezett időpontnál két évvel korábban, már 1684 augusztusában sietve kiürítettek és magára hagytak védői. Az ifj. Zichy István ideiglenesen megbízott győri végvidéki főkapitány-helyettes által végrehajtott, több török végház visszavételét eredményező hadművelet eredményeképpen az egyetlen tavi kikötő és talán maga a flotta is a keresztények kezére került.¹³⁶ A hajópark elszállítására vagy megsemmisítésére a török helyőrségnek aligha maradhatott ideje, mert távozáskor tíz mázsa muníciót és némi fegyverzetet hagytak a várban, amelynek a Győrbe szállítását rendelték el.¹³⁷ Október elején tíz tihanyi és ugyanannyi vázsonyi hajdú teljesített benne szolgálatot, amit további 25–30 veszprémi gyalogossal kívántak megerősíteni.¹³⁸

A Balaton északi oldalán ezt követően nyaranta már nem kellett tartani a török sajkások támadásaitól. Legkésőbb 1686 őszén, Buda felszabadítását követően Lak vára és a többi, tóhoz közeli oszmán végház is a Szent Liga csapatainak a kezére került, így a tó mindkét partját keresztény helyőrségek ellenőrizték.¹³⁹ A „magyar tenger” közel másfélszáz év után elvesztette határ jellegét, így a sajka-flotta további fenntartása szükségtelenné, a ráfordítandó pénzüsszegek felesleges kiadási tétellé váltak a bécsi katonai és pénzügyi döntéshozók szemében. Különösen, miután 1690 áprilisában két és fél évi körülzárást követően az utolsó dunántúli oszmán erősség, Kanizsa is megnyitotta kapuit a keresztény hadak előtt.¹⁴⁰ Az Udvari Haditanács azonban a délvidéki hadműveletekben is számolt

¹³³ Sági 1989. 141. o.

¹³⁴ Sági 1989. 141. o.; Lukács 1943. 246. o.

¹³⁵ Magyar – Nováki 2005. 31–32. o.

¹³⁶ ÖStA KA HKR Prot. Exp. Bd. 363. fol. 354., 425. Vö.: Hegyi 2007. 1244. o.

¹³⁷ MNL OL P 1314. No. 1116. Babocsay Ferenc Zichy Istvánnak. Veszprém, 1684. V. 5.; ÖStA KA HKR Prot. Reg. Bd. 369. fol. 574.

¹³⁸ MNL OL P 1314. No. 1116. Babocsay Ferenc Zichy Istvánnak. Veszprém, 1684. V. 5.

¹³⁹ Nagy 1987. 19–20. o.

¹⁴⁰ Szita 1995. 53–77. o.

a balatoni végházak helyőrségeinek részvételével, ami akár a balatoni flotta felszámolását is elodázhatta.¹⁴¹

A Habsburg Monarchia pénzügyi kormánysszervei és a budai vilájet ugyancsak deficitcs kincstára egészen a török uralom végnapjaiig szükségét látta a Balatonon hajóhad fenntartásának. Ebben bizonyára az is szerepet játszott, hogy a sajkák (és oszmán oldalon egyéb hajók) költségei feltehetőleg egyik oldalon sem lehettek kiugróan magasak. 1661-ben például a Gmundenben készült, minden bizonnyal Komáromba szánt sajkák darabja szállítással együtt mindössze 41 forint 21 krajcárba, egy félnaszád pedig 30 forint 40 krajcárba került.¹⁴² A két, eleve kicsiny hajópark esetében mindössze néhány hajó alkalmi cseréjére és/vagy pótlására, illetve a sajkákon rendszeresített lövegek lőszerellátására kellett áldozni, ami évente nyilván kis összeget tett ki. Ennél hangsúlyosabb érv lehetett, hogy a hajók alkalmazásából származó kézzelfogható hadászati előnyök mindkét fél esetében jóval többet nyomhattak a latba, mint amit a flottillák működési költségei jelentettek a kiadási oldalon. Mi indokolta tehát az előbb az oszmán, majd kiszártatva a keresztény oldalon is feltűnő sajkák alkalmazását?

Bakács Sándor keszthelyi kapitány, aki saját helyőrségének ellenállása miatt az ottani naszádokkal együtt 1606 és 1609 között Szigligetre kényszerült, a hajóágyúk villáihoz 6-7 mázsa vas kiutalását kérte, ami egyértelműen igazolja, hogy azok fel voltak fegyverezve.¹⁴³ Meglepő módon a felek mégsem törekedtek egymás vízi erejének megsemmisítésére. A Balaton kiterjedése miatt erre – egy folyammal összehasonlítva – eleve kevesebb lehetőség kínálkozott, illetve adott esetben könnyebb volt előle kitérni. Ennek ismeretében nem meglepő, hogy eddig csupán egyetlen ismert vízi ütközetről van tudomásunk, ami valószínűleg a XVII. század második negyedében zajlott le a somogyi partok közelében egy, a hódoltság területre békés céllal tartó szigligeti és egy Keszthely irányából közeledő foki török naszád között. A nem tervezett ütközetben a török hajó legénysége kerekedett felül. A sajkát irányító szigligeti vajda tizenötöd magával elesett a küzdelemben, négy hajdú élve került a törökök kezébe.¹⁴⁴ Ez lényeges eltérés a naszádok dunai alkalmazásához képest, ahol Komárom és a hódoltság nyugati kapujaként számon tartott Esztergom sajkásai rendszeres harcérintkezésben álltak egymással.¹⁴⁵

A Dunán és más folyamokon a gyors járású naszádokat leginkább portyázásokra, felderítésre, hajókaravánok fedezésére, folyamszakaszok ellenőrzésére használták. Részt vettek hajóhidak védelmében, fedezték saját erőik partváltását, alkalmazhatták őket folyamzárban és – korlátozott befogadóképességük dacára – akár szállításra is, hogy csak a fontosabbakat említsük, tehát feladatkörük meglehetősen sokrétű és összetett volt.¹⁴⁶ A Balatonnál tényleges hadászati feladatra ismereteink szerint csak 1664 augusztusában nyílt lehetőség, amikor a szentgotthárdi ütközet után a Balaton-felvidéken pusztítva visszavonuló török-tatár haderő által szorongatott Szigliget megsegítésére Keszthelyről két

¹⁴¹ Czigány 2004. 161–163. o.

¹⁴² Takáts 1908. 182. o. A korabeli árviszonyok ismeretében irreálisan alacsony összegek helyességét illetően az a körülmény is kételyeket ébreszt, miszerint a hajókhöz 25 000(!) evezőt rendeltek.

¹⁴³ ÖStA KA HKR Prot. Exp. Bd. 215/2. fol. 550., 556. A kuriózumnak számító esetre lásd: Végh 2007. 69–73. o.

¹⁴⁴ MNL OL P 123. Esterházy család hercegi ágának a levéltára. Miklós nádor. Személyi iratok. 1. cs. fol. 644–645.

¹⁴⁵ Dávid 2005. 89–95. o.

¹⁴⁶ Csonkaréti 1980. 32–62. o.

sajkát indítottak útnak.¹⁴⁷ További, ugyancsak érdekes adalék, hogy a bécsi császári-királyi hadvezetés I. Rákóczi György erdélyi fejedelem (1630–1648) Felföldet megszállva tartó hadai ellenében, a dunai átkelésnél számított a balatoni végházak katonáinak ez irányú tapasztalataira és vízi jártasságára.¹⁴⁸

A komáromi naszádosok és ellenfeleik, az esztergomi sajkások kitüntetett szerepet játszottak a Habsburg Monarchia és az Oszmán Birodalom közötti diplomáciai érintkezésekben, amelynek a XVI. század végére megszilárdultak a protokolláris keretei. A Habsburg követségeknek ugyanis naszádok adtak kíséretet egy megjelölt határpontig, ahonnan török sajkák kíséretében folytatták útjukat Buda felé, s a béketárgyalások helyszínéinek biztosításában is szerephez jutottak a sajkák.¹⁴⁹ A naszádok leírásainak zöme éppen ezen diplomáciai missziókkal összefüggésben készült.¹⁵⁰ A Balaton, mint határtörő, természetesen ugyancsak lehetőséget adott a szembenálló felek közötti érintkezésre, amit a Keszthelyen 1602-ben lebonyolított két török–magyar találkozó példáz. Ezekre azonban csak helyi kezdeményezésre, napi ügyek intézése miatt került sor, a vörös zászló alatt közlekedő török sajka pedig ezúttal is csak szállítóeszközként szolgált. Kuriozitást legfeljebb csak az kölcsönözhet a találkozóknak, hogy azok a Habsburg Monarchia és az Oszmán Birodalom első nagy erőpróbája, a tizenöt éves háború idején, török nyelven folytak.¹⁵¹

Mint láttuk, az oszmán sajkák és egyéb úszóegységek legfőbb feladata legénységük ellenséges területre juttatása, majd visszaszállítása volt. Ugyanez mondható el a keresztény félnek a déli partvidék ellen, a tó vizén át indított vállalkozásairól. Tihany várában szolgált az a 60 katona, akik 1579 nyarán a foki vásárra ütöttek, de az időközben riasztott endrédi helyőrségtől jelentős veszteséget szenvedtek.¹⁵² Szintén a félsziget helyőrségéhez tartozott az a 70–80 hajdú, akik 1641-ben, vélhetőleg ugyancsak vízen át törtek be oszmán területre; Endréd alatt 3–4 embert levágtak, hatot eleven vittek el.¹⁵³ Sajkák, illetve általában véve hajók híján az ellenséges területek számító túlsó part csak jelentős kerülővel, az út java részében ellenséges területeken át volt megközelíthető, nagyban növelve annak esélyét, hogy a támadókat idő előtt felfedezik. Példának okáért Somogy megye hódolt településeit nyugati irányból csak a Zala folyó hídvégi révén keresztül, a Kis-Balatont megkerülve lehetett elérni, amelynek során oszmán várak mellett kellett a portyázóknak elhaladni.¹⁵⁴ A másik irányból a tó keleti medencéjét kellett ellenséges területen megkerülni, s a Sión való átkeles sem ígérkezett könnyű vagy veszélytelen feladatnak. A sajkák nemcsak lerövidítették a tó túlsó partjára vezető utat, hanem – gyorsaságuk miatt – lényegesen biztonságosabbá is tették azt. A balatoni végházak vízi vállalkozásai ebben a megközelítésben a tó jegén zajló portyák nyári megfelelőiként is felfoghatóak.

Magyar részről a tó somogyi partvidéke ellen indított vízi támadások elsődleges célja – a továbbra sem szünetelő szárazföldi portyákhoz hasonlóan – az oszmán helyőrségek katonáinak rabul ejtése volt, akiket csak jelentős váltságdíj fizetése után engedtek szabadon. Az Udvari Kamara illetékességébe sorolt balatoni végházak katonái nem ritkán éve-

¹⁴⁷ HL TGy. 1664/19. Lásd még: Végh 2003. 592–598. o.

¹⁴⁸ Iványi 1958. 65. o.

¹⁴⁹ Kecskés 1984. 135–138. o.

¹⁵⁰ Lásd a 33. lábjegyzetet!

¹⁵¹ Végh 2002. 3–7. o.

¹⁵² Dávid 1982. 47. o. Talán ugyanezt az esetet örökítette meg: A budai basák 1915. 168. o.

¹⁵³ Merényi 1901. 307. o.

¹⁵⁴ Iványi 1960. 161–179. o.

kig nélkülözni kényszerültek havi járandóságukat, így a portyákból származó jövedelmek esetükben is nagyban hozzájárultak ahhoz, hogy azok fizetetlenül is kintartottak szolgálati helyükön. Minthogy a hajókon kizárólag gyalogosok szálltak vízre, ez akár sajátos fegyvernemi munkamegosztásra is utalhat, hiszen a szárazföldi portyákban közismerten elsődlegesen lovasok vettek részt. Másként fogalmazva, a sajkák révén a főként várvédelemre alkalmazott gyalogságot aktívabban be lehetett vonni a hódolt területek elleni különféle vállalkozásokba.

A kétségtelen előnyök elhomályosították az áthidalhatatlannak bizonyult akadályokat: a sajkákban minden valószínűség szerint kizárólag gyalogosok tudtak a túlpartra átkelni, akiknek egy részét a hajók védelmére hátra kellett hagyni.¹⁵⁵ Ebből következett, hogy a támadások kis mélységűek voltak, azaz egy viszonylag szűk sávra korlátozódtak. A hajóktól való eltávolodás magában hordozta annak veszélyét, hogy a riasztott török őrségek a támadók elől elvágják a visszavonulás egyetlen lehetséges útját. Ez, fordított előjellel, természetesen a Bolondvár és Fok kikötőiből kihajózó oszmán portyázók hatósugarát is korlátozta. Jelenlegi ismereteink szerint ugyanis a két vár katonaságán kívül más oszmán helyőrségek katonái nem keltek át ily módon a tó északi partjára.

Tihany, Szigliget és Keszthely, uralkodó által fenntartott és szabadosokból álló helyőrségein kívül más dunántúli (vég)várak katonái is átkeltek a tavon hódolt területre portyázni. Az ismert esetek viszonylag nagy száma sejteti, hogy az ilyen vállalkozások meglehetősen gyakoriak lehetnek. A tóparti végházak katonáitól eltérően a partváltáshoz nem sajkát, hanem úgynevezett „kötött” hajót használtak, amely nem volt más, mint két (esetleg több), egy-egy fatörzsből kivájt, felül gerendákkal összefogott úgynevezett bödönhajó (más néven rönkhajó), amelyekre pallózatot fektettek. A Balatonon még a XIX. század derekán is használatban lévő hajótípust alkalmazták a tavi és a folyami révátkelésekhez.¹⁵⁶ Ezek a bödönhajóknál (tulajdonképpen csónakoknál) nagyobb teherbíró képességű szállítóeszközök voltak. A sajkákkal ellentétben azonban nem tekinthetők hadihajóknak, minthogy nem hadi célra voltak rendszeresítve és fegyverzettel sem voltak felszerelve.

1637 szeptemberében ilyen úszóalkalmatosságokon kelt át a tavon Sümegi Kelemen Tamás kalauzságával mintegy másfélszáz fegyveres, akik már a túlparton az éppen portyára induló kaposvári és laki törökökkel találkoztak.¹⁵⁷ Hat évvel később Brendi István 200 fegyveressel Lak alatt próbált szerencsét, ahová ugyancsak kötött hajókkal keltek át.¹⁵⁸ 1658 májusában több vár katonasága, köztük devecseri szabadosok hajókon akartak átkelni a déli partra, de az időközben eleredt eső miatt a fegyveresek egy része a magyar oldalon rekedt.¹⁵⁹ Az idézett példák arról árulkodnak, hogy a – minden bizonnyal – szekereken a tóhoz szállított hajók jelentős létszámú fegyveres átszállítását tették lehetővé, azt viszont

¹⁵⁵ Ennek ellentmond, hogy Sárkány János keszthelyi kapitány 1652 októberében azt javasolta, hogy „egynéhány lovassal és felesebb gyaloggal itt a magunk határi között sajkákon menjünk által”. MNL OL P 1314. No. 41 478. Sárkány János Batthyány Ádámnak. Keszthely, 1652. X. 20.

¹⁵⁶ *Lukács* 1943. 255. o. Richard Pococke 1737. évi útja alkalmával jegyezte fel, hogy „Komppal mentünk át a tó nyugati végén. Itt folyik bele a tóba a Zala folyó, amely Zala vármegyén halad át. Kocsinkat egy négy csónakra fektetett deszkapallón vitték át a vízén. Minden egyes csónak egyetlen darab fából van kifaragva.” *Gömöry* 1994. 113. o.

¹⁵⁷ MNL OL P 1314. No. 6311. Bessenyei István Batthyány Ádámnak. Kiskomár, 1637. IX. 16.

¹⁵⁸ MNL OL P 1314. No. 6441. Bessenyei István Batthyány Ádámnak. Kiskomár, 1643. VII. 1. (A két adatrét Szvitek Róbertnek tartozom hálás köszönettel.)

¹⁵⁹ *Úriszék* 1958. 600–603. o.

csak valószínűsíteni tudjuk, hogy azokra lova(so)kat nem, hanem kizárólag gyalogosokat engedtek felszállni.¹⁶⁰ Ezt közvetve megerősíteni látszik, hogy a devecseriek részvételében zajló vállalkozás után, az ott történtek kivizsgálására összeült úriszék elé idézett sértettek és a vádlottak egyaránt gyalogosok voltak.¹⁶¹

Amennyire a forrásokból megállapítható, a kötött hajó elnevezést konzekvensen használták a kortársak, következésképpen a jelző hiánya nagy valószínűséggel egyszerű bödönhajót jelöl. Ezek a legősibb technológiájú, egyetlen, rendszerint tölgyfa törzséből kivájt járművek mind a folyamokon, mint a tavakon elterjedtek voltak jó ellenálló képességük és csekély merülésük, de legfőképp egyszerű, komoly technikai hátteret nem igénylő előállíthatóságuk miatt.¹⁶² A ma múzeumokban fellelhető példányok hossza 3,2 és 5,75 méter között váltakozik, amelyek mindössze néhány főt tudtak szállítani. A leletanyagból ennél lényegesen hosszabb példányok is ismertek.¹⁶³ A folyami átkeléshez használt pontonhidakat és hajómalmokat ugyancsak rönkhajókra erősítették.¹⁶⁴ Ilyen hajókat készítettek 1588-ban Tihanyban, illetve 1650-ben Keszthelyen; előbbit a szentgyörgyvári, utóbbit a hídvégi Zala-révhez, tehát nem a tóra szánták.¹⁶⁵

A balatoni végházak katonasága a naszádok/sajkák megjelenése előtt bödönhajókat használt a túlparton berendezkedő török helyőrségek elleni támadások során. 1558 júliusában ilyen hajókkal kelhetett át Takaró Mihály tihanyi kapitány a tó déli partjára, ahol megtámadta a ságvári templomerőd helyőrségét. A támadásról időközben tudomást szerzett endrédi és kőröshegyi őrség üldözőbe vette ugyan a tihanyiakat, utóbbiak azonban időben be tudtak szállni csónakjaikba. Sőt, azokból már a vízről lövéseket is leadtak a hajók híján parton rekedt üldözőikre. A tihanyi kapitány három lovat zsákmányolt, amelyeket a hajókhoz kötve vitt magával.¹⁶⁶ Az oszmánok Fonyód egy évvel korábbi ostromakor maguk is használtak rönkhajókat, amikor a somogyi jobbágyokat hajóikkal együtt a vár alá hajtották.¹⁶⁷ Vélhetően bödönhajókon keltek át a tavon azok a latrok, akik a királyi országrészből kiindulva rendszeresen fosztogatták a Balaton somogyi partjának településeit, de a tó északi partjának lakói sem érezhették magukat biztonságban a déli oldalról áttevező gonosztevőktől.¹⁶⁸

A kötött- és bödönhajókkal szemben a sajkasok komoly helyzeti előnyben voltak, hiszen utóbbiak jelentős vitorlafelületre tudtak támaszkodni, tehát hajóikkal lényegesen gyorsabban szeltek a vizet, másrészt fegyverzetüknél fogva támadást tudtak kezdeményezni, illetve képesek voltak egy ilyet elhárítani. Ez egyben arra a lényegi kérdésre is választ ad, hogy a kötött hajók és bödönhajók helyett – amelyekkel kezdetben Tihany őrsége szintén bizonyosan, de vélhetőleg a többi balatoni végház is rendelkezett – miért volt szükség

¹⁶⁰ Lovak szállításánál ugyanis veszélyesen magasra helyeződhetett át a súlypont, ami borulással fenyegetett.

¹⁶¹ Úriszék 1958. 600–603. o. Történt ugyanis, hogy a hirtelen támadt vihar miatt a sereg egy része a tó déli partján rekedt. Ezt az egyik katona számon is kérte az akciót vezető vajdától. A vita tettelegességig fajult, amelynek során a katona és a védelmére kelő apja tetteleg bántalmazták a felettesüket. Tettükért az úriszék mindkettejüket halálra ítélte.

¹⁶² Tóth 2010. 879. o. Építésének leírása: Jankó 1902. 350–353. o. Típusaira: Hermann 1887. 202–203. o.

¹⁶³ Tóth 2010. 879. o.

¹⁶⁴ Uo.

¹⁶⁵ MNL OL P 1314. Missiles. No. 36 724. Pethő László Batthyány Ádámnak. Keszthely, 1650. V. 3.; Erdélyi 1908. 171. o. A szentgyörgyvári átkelőre: Bilkei – Turbuly 1989. 37. o.

¹⁶⁶ Komáromy 1907. 405. o.

¹⁶⁷ Komáromy 1907. 400. o.

¹⁶⁸ Zákonyi 1988. 107. o.

a tavon naszádokra. Az oszmán sajkák 1550-es évek derekára tehető megjelenése a hódítókat nyilvánvaló előnyhöz juttatta. Az Udvari Haditanács minden bizonnyal erre a kihívásra válaszul dönthetett – meglepő gyorsasággal és rugalmassággal – a (dunaihoz hasonló) naszádok balatoni állomásoztatása mellett, ami ismét kiegyenlítette a tavon a korábban fennállt erőviszonyokat.

Látnunk kell ugyanakkor, hogy Keszthely, Szigliget, Tihany és időlegesen Veszprém, illetőleg az átellenes parton Bolondvár és Fok helyőrségeinek és a kikötőkben állomásozó sajkáknak a folyami flottilákkal összevetésben csak másodlagos szerep jutott. Logikusan következett ez a tóparti magyar és oszmán várak helyőrségeinek – mint láttuk, együttesen is csekély – létszámából, ami a legfőbb akadálynak bizonyult a naszádok számának növelése előtt. Gyarapításukra azonban nem volt feltétlenül szükség, hiszen az oszmán és a keresztény tavi hajóhad a nekik szánt legfontosabb, mondhatni egyetlen komolyabb harcászati feladatot, legénységük túlpárra juttatását maradéktalanul végre tudta hajtani. Ezzel is magyarázható, hogy a XVI. század derekától kezdve a másfélszáz évre kényszerűen világbirodalmak határává lett Balaton átellenes partjain alig néhány oszmán, illetőleg magyar sajka ringatózott a hullámokon.

BIBLIOGRÁFIA

- A budai basák 1915. *Takáts Sándor – Eckhart Ferenc – Szekfű Gyula: A budai basák magyar nyelvű levelezése I. k. 1553–1589.* Budapest, 1915.
- Ágoston 1992. *Ágoston Gábor: Párhuzamok és eltérések az oszmán és az európai tüzérség fejlődésében a 15–17. században. Történelmi Szemle, 34. (1992) 3–4. sz. 173–198. o.*
- Ágoston 2002. *Ágoston Gábor: Törzsterület és végvidék: berendezkedési stratégiák és centralizációs korlátok a 16–17. századi Oszmán Birodalomban. In: Tanulmányok Szakály Ferenc emlékére. Szerk. Fodor Pál – Pálffy Géza – Tóth István György. Budapest, 2002. 29–50. o.*
- Ágoston 2008. *Ágoston Gábor: Oszmán stratégiai gondolkodás és a magyar hódoltság. In: Redite ad cor. Tanulmányok Sahin-Tóth Péter emlékére. Szerk. Krász Lilla és Oborni Teréz. Budapest, 2008. 187–197. o.*
- Ágoston 2014. *Ágoston Gábor: Az Oszmán Birodalom stratégiája és hadügye 1300 és 1700 között. In: Ágoston Gábor: Európa és oszmán hódítás. Budapest, 2014. 15–42. o.*
- Aichelburg 1978. *Wladimir Aichelburg: Kriegsschiffe auf der Donau. (Militärhistorische Schriftenreihe 37.) Wien, 1978.*
- Bayerle 1972. *Gustav Bayerle: Ottoman diplomacy in Hungary. Letters from the Pashas of Buda 1590–1593. Bloomington, 1972.*
- Bayerle 1991. *The Hungarian letters of Ali pasha of Buda 1604–1616. Ed. Gustav Bayerle. Budapest, 1991.*
- Bendefy 1973 *Bendefy László: A juti gátak és a Balaton török kori magas vízállása. In: Somogy Megye Múltjából. Levéltári évkönyv 4. Szerk. Kanyar József. Kaposvár, 1973. 113–127. o.*
- Bendefy – Nagy 1969. *Bendefy László – V. Nagy Imre: A Balaton évszázados partvonalváltásai. Budapest, 1969.*

- Bilkei – Turbuly* 1989. *Bilkei Irén – Turbuly Éva*: Zala vármegye közgyűlési jegyzőkönyveinek regesztái 1555–1711. (Zalai Gyűjtemény 29.) Zalaegerszeg, 1989.
- Bíró* 1967. *Bíró József*: Hajók a Balatonon. Hajózástörténeti kiállítás a Tihanyi múzeumban. Budapest, 1967.
- Bracewell* 1992. *Catherine Wendy Bracewell*: The Uskoks of Senj. Piracy, Banditry and Holy War in the Sixteenth-Century Adriatic. Ithaca, 1992.
- Ćirković* 1983. *Sima M. Ćirković*: Počeci šajkaša. In: Plovidba na Dunavu i njegovim pritokama kroz vekove. Zbornik radova sa međunarodnog naučnog skupa održanog 5. i 6. juna 1979. godine. Ur. *Vasa Čubrilović*. Beograd, 1983. 129–137. o.
- Çoban* 2008. *Erdal Çoban*: Egy balkáni eredetű népcsoport a koppányi szandzsákban: a vlahok. *Aetas*, 23. (2008) 4. sz. 173–190. o.
- Czigány* 2004. *Czigány István*: Reform vagy kudarc? Kísérletek a magyarországi katonaság beillesztésére a Habsburg Birodalom haderejébe 1600–1700. (A Hadtörténeti Intézet és Múzeum Millenniumi Könyvtára 4.) Budapest, 2004.
- Csongrádi* 2002. „Balatinus, Balaton Lacus, Peiso, Pelso”. Balatoni térképek avagy hogy örökítették meg a Balatont a római kortól napjainkig a kartográfusok? Szerk. *Csongrádi Jenőné*. (Nők a Balatonért Egyesület Kiskönyvtára 4.) Balatonfüred, 2002.
- Csonkaréti* 1980. *Csonkaréti Károly*: Hadihajók a Dunán. Budapest, 1980.
- Csorba* 1974. *Csorba Csaba*: Erődített és várrá alakított kolostorok a Dél-Dunántúl török kori végvári rendszerében. In: Somogy Megye Múltjából. Levéltári évkönyv 5. Szerk. *Kanyar József*. Kaposvár, 1974. 13–47. o.
- Darnay-Dornay* 1942. *Darnay-Dornay Béla*: Keszthelyi török okiratai a Balatoni Múzeumban. *Balatoni Múzeumi Füzetek*, 4. (1942) 310–307. o.
- Dávid – Fodor* 2004. *Dávid Géza – Fodor Pál*: Az oszmán tímár-birtokos haderő nagysága és összetétele a XVII. század második felében. *Haditörténelmi Közlemények*, 117. (2004) 2. sz. 481–509. o.
- Dávid* 1982. *Dávid Géza*: A simontornyai szandzsák a 16. században. Budapest, 1982.
- Dávid* 2005. *Dávid Géza*: Esztergom szerepe és sorsa a török korban. In: *Dávid Géza*: Pasák és bégek uralma alatt. Demográfiai és közigazgatás-történeti tanulmányok. Budapest, 2005. 89–95. o.
- Dulderan* 1983. *Jusuf Dulderan*: Turska brodogradilišta na Dunavu i njegovim pritokama u drugoj polovini XVI. veka. In: Plovidba na Dunavu i njegovim pritokama kroz vekove. Zbornik radova sa međunarodnog naučnog skupa održanog 5. i 6. juna 1979. godine. Ur. *Vasa Čubrilović*. Beograd, 1983. 179–193. o.
- Emecen* 2003. *Feridum M. Emecen*: Az oszmán állam sztyeppe határai és a moldvai kijáró. *Aetas*, 18. (2003) 2. sz. 21–29. o.
- Erdélyi* 1908. *Erdélyi László*: A tihanyi apátság története. Első korszak: az apátság önállósága 1055–1701. (A pannonhalmi Szent Benedek Rend története. X. k.) Budapest, 1908.
- Evlia Cselebi* 1908. *Evlia Cselebi* török világotutató magyarországi utazásai. Ford. *Karácson Imre*. Budapest, 1908.
- Fekete – Káldy-Nagy* 1962. *Fekete Lajos – Káldy-Nagy Gyula*: Budai török számadáskönyvek 1550–1580. Budapest, 1962.
- Geőcze* 1894. *Geőcze István*: Hadi tanácskozások az 1577. évben. *Haditörténelmi Közlemények*, 7. (1894) 502–534. o.

- Gere* 2006. *Gere László*: A szigligeti Óvár szondázó kutatásainak eredményei. In: „Gondolják, látják a várnak nagy voltát”. Tanulmányok a 80 éves Nováki Gyula tiszteletére. Szerk. *Kovács Gyöngyi és Miklós Zsuzsa*. Budapest, 2006. 129–139. o.
- Gogg* 1972. *Karl Gogg*: Österreichs Kriegsmarine 1440–1848. Salzburg–Stuttgart–Zürich, 1972.
- Gömöry* 1994. *Gömöry Gusztáv*: Angol és skót utazók a régi Magyarországon 1542–1737. Budapest, 1994.
- Gradeva* 2009. *Rossitsa Gradeva*: Between Hinterland and Frontier: Ottoman Vidin, Fifteenth to Eighteenth Century. In: *Frontiers of the Ottoman World*. Ed. A. C. S. Peacock. London, 2009. 331–351. o.
- Hegyi* 1993. *Hegyi Klára*: „Aranyásó szpáhik” a királyi Magyarországon. In: A tudomány szolgálatában. Emlékkönyv Benda Kálmán 80. születésnapjára. Szerk. *Glatz Ferenc*. Budapest, 1993. 103–111. o.
- Hegyi* 2007. *Hegyi Klára*: A hódoltság török várai és várkatonasága. I–III. k. Budapest, 2007.
- Hermann* 1887. *Hermann Ottó*: A magyar halászat könyve. I–II. k. Budapest, 1887. (Reprint: 2008.)
- Hóvári* 1985. *Hóvári János*: Fonyód a török hódítás korában. In: Fonyód története. Szerk. *Kanyar József*. H. n., 1985. 113–166. o.
- Hungler* 1986. *Hungler József*: A török kori Veszprém. (A Veszprém megyei Levéltár kiadványai 4.) Veszprém, 1986.
- Ihrig* 1973. A magyar vízszabályozás története. Összeállította és szerk. *Ihrig Dénes*. Budapest, 1973.
- Imber* 1980. *Colin H. Imber*: The Navy of Suleyman the Magnificent. *Archivum Ottomanicum*, VI. (1980) 211–282. o.
- Istvánffy* 2003. *Istvánffy Miklós* magyarok dolgairól írt históriája Tállyai Pál XVII. századi fordításában. I/2. k. 13–24. könyv. S. a. r. *Benits Péter*. (Történelmi források I.) Budapest, 2003.
- Istvánffy* 2009. *Istvánffy Miklós* magyarok dolgairól írt históriája Tállyai Pál XVII. századi fordításában. I/3. k. 25–34. könyv. S. a. r. *Benits Péter*. (Történelmi források I. k.) Budapest, 2009.
- Iványi* 1958. *Iványi Béla*: Végvári élet a Dunántúlon a XVII. században. Budapest, 1958. (Kézirat.) MTA Kézirattár, Ms. 5301/7.
- Iványi* 1960. *Iványi Béla*: Zalavár és a balatonhídvégi átkelő a török időkben. In: Göcseji Múzeum jubileumi emlékkönyve 1950–1960. Szerk. *Szentmihályi Imre*. Zalaegerszeg, 1960. 161–179. o.
- Jankó* 1902. *Jankó János*: A Balaton-melléki lakosság néprajza. (A Balaton tudományos tanulmányozásának eredményei 3. k. 2. rész.) Budapest, 1902.
- Kaser* 1997. *Karl Kaser*: Freier Bauer und Soldat. Die Militarisierung der agrarischen Gesellschaft an der kroatisch-slawonischen Militärgrenze (1535–1881). Wien–Köln–Weimar, 1997.
- Katkó* 2010. *Katkó Gáspár*: A zaporozsjei kozákok hadjáratai az Oszmán Birodalom ellen 1492–1642 között. *Keletkutatás*, 2010 ősz. 35–52. o.
- Kecskés* 1984. *Kecskés László*: Komárom az erődök városa. Budapest, 1984.
- Kelenik* 2005. *Kelenik József*: Lazarus von Schwendi emlékiratai a török elleni védelmi rendszer magyarországi kiépítéséről. *Századok*, 139. (2005) 4. sz. 969–1009. o.
- Kessler* 1974. *Kessler Hubert*: A Balaton vízföldrajza. In: Balaton monográfia. Szerk. *Tóth Kálmán*. Budapest, 1974. 35–42. o.

- Komáromy 1907. *Komáromy András*: Magyar levelek a XVI. századból. Takaró Mihály tihanyi kapitány levelei Nádasdy Tamáshoz. *Történelmi Tár*, 30. (1907) 388–411. o.
- Komáromy 1912. *Komáromy András*: Magyar Bálint életéből 1543–1572. *Hadtörténelmi Közlemények*, 13. (1912) 238–278. o.
- Kralovánszky 1994. *Kralovánszky Alán*: A tihanyi vár 1982. évi feltárása. *Műemlékvédelem*, 38. (1994) 4. sz. 209–218. o.
- Leskoschek 1972. *Franz Leskoschek*: Schifffahrt und Flößerei auf der Drau. *Zeitschrift des Historischen Vereins für Steiermark*, 63. (1972) 115–152. o.
- Lukács 1943. *Lukács Károly*: A Balaton vidék földrajza kétszáz év előtt. Bél Mátyás „Noticia comitatuum Veszprimiensis, Simighiensis, et Zaladiensis” című kéziratának fordítása és ismertetése. Tihany, 1943.
- Magyar – Nováki 2005. *Magyar Kálmán – Nováki Gyula*: Somogy megye várai a középkortól a kuruc korig. Kaposvár, 2005.
- Magyar 1985. *Magyar Kálmán*: Fonyód története az őskortól a középkorig. In: Fonyód története. Szerk. *Kanyar József*. H. n., 1985. 25–104. o.
- Magyar 2006. *Magyar Kálmán*: Északkelet-Somogy 16. századi erődített egyházai. (Gondolatok az 1543–1575 közötti somogyi török-magyar végvárharccokról.) In: „Gondolják, látják a várnak nagy voltát”. Tanulmányok a 80 éves Nováki Gyula tiszteletére. Szerk. *Kovács Gyöngyi és Miklós Zsuzsa*. Budapest, 2006. 171–185. o.
- Merényi 1901. *Merényi Lajos*: Musza budai pasa levelezése Esterházy Miklós nádorral 1641–1642. *Történelmi Tár*, 24. (1901) 305–316. o.
- Mészáros 2005. *Mészáros Orsolya*: Szigliget várának története a középkorban. *Fons*, 12. (2005) 1. sz. 299–377. o.
- MNYTESZ 1976. A magyar nyelv történeti-etimológiai szótára. 3. k. Ö-Zs. Főszerk. *Benkő Loránd*. Budapest, 1976.
- Moačanin 1999. *Nenad Moačanin*: Kapudánok a bosnyák határvidéken a 16–18. században. *Aetas*, 1999. 4. sz. 51–58. o.
- Nagy 1858. *Nagy Iván*: Liptay Imre török követsége 1619-ben. *Magyar Történelmi Tár*, 1. (1858) 193–202. o.
- Nagy 1987. *Nagy Lajos*: Az 1686–1687. évi hadjárat. In: Budától Belgrádig. Válogatott dokumentumrészletek az 1686–1688. évi törökellenes hadjáratok történetéhez. Szerk. *Szita László*. Pécs, 1987. 13–51. o.
- Óze 1996. *Óze Sándor*: 500 magyar levél a XVI. századból. Csányi Ákos levelei Nádasdy Tamáshoz 1549–1562. I–II. k. Budapest, 1996.
- Pálffy 1995/1. *Pálffy Géza*: A magyarországi és délvidéki végvárrendszer 1576. és 1582. évi jegyzékei. *Hadtörténelmi Közlemények*, 108. (1995) 1. sz. 114–185. o.
- Pálffy 1995/2. *Pálffy Géza*: A főkapitányi hadiipari műhely kiépülése Kassán és nyersanyagellátó forrásai. In: Végvár és környezet. Szerk. *Petercsák Tivadar – Pető Ernő*. (Studia Agriensia, 15.) Eger, 1995. 183–221. o.
- Pálffy 1996. *Pálffy Géza*: A török elleni védelmi rendszer története a kezdetektől a 18. század elejéig. (Vázlat egy készülő nagyobb összefoglaláshoz). *Történelmi Szemle*, 38. (1996) 2–3. sz. 163–217. o.
- Pálffy 1999/1. *Pálffy Géza*: A magyar tenger két világbirodalom határvidékén. *História*, 21. (1999) 5–6. sz. 15–17. o.
- Pálffy 1999/2. *Pálffy Géza*: A császárváros védelmében. A győri főkapitányság története 1526–1598. Győr, 1999.

- Pálffy* 2000. *Pálffy Géza*: Európa védelmében. Haditérképészet a Habsburg Birodalom magyarországi határvidékén a 16–17. században. Pápa, 2000. (Második, javított és bővített kiadás.)
- Pálffy* 2011/1. *Pálffy Géza*: A haditérképészet kezdetei a Habsburg Monarchiában. Az Angielini várépítész család rendszeres térképészeti tevékenysége a horvát–szlavón és a magyarországi határvidéken az 1560–1570-es években. Budapest, 2011.
- Pálffy* 2011/2. *Pálffy Géza*: Egy rendkívüli forrás a magyarországi politikai elit 16. századi földrajzi ismereteiről. Az 1526 és 1556 között török kézre került magyarországi városok, várak és kastélyok összeírása a Német-római Birodalom rendjei számára. In: Várak nyomában. Tanulmányok a 60 éves Feld István tiszteletére. Szerk. *Terei György* et al. Budapest, 2011. 177–194. o.
- Pickl* 1977. *Othmar Pickl*: Mur und Drau als Verkehrswege nach dem Südosten. In: Die Entwicklung des Verkehrswesens im Pannonischen Raum bis 1918. Hrsg. *Vanek Šiftar* und *Janko Kuster*. (Kulturhistorisches Symposium Mogersdorf 1977. Bd. 9.) Maribor, 1977. 225–240. o.
- Pusztai* 1997. *Pusztai László*: Az oszmán–török flotta és a hajózás a magyarországi hódoltságban. (ELTE, Szakdolgozat, kézirat.) Budapest, 1997.
- Rácz* 2008. *Rácz Lajos*: Magyarország környezettörténete az újkorig. Budapest, 2008.
- Radó – Pappváry* 1974. *Radó Sándor – Pappváry Árpád*: A Balaton térképezése. In: Balaton monográfia. Szerk. *Tóth Kálmán*. Budapest, 1974. 69–80. o.
- Sági – Zákonyi* 1989. *Sági Károly – Zákonyi Ferenc*: Siófok hajózásának története. In: Siófok. Várostarténeti tanulmányok. Szerk. *Kanyar József*. [Kaposvár], 1989. 305–346. o.
- Sági* 1968. *Sági Károly*: A Balaton vízállás-tendenciái 1863-ig a történeti és a kartográfiai adatok tükrében. *Veszprém Megyei Múzeumok Közleményei*, 7. (1968) 441–463. o.
- Sági* 1989. *Sági Károly*: Siófok török kori vára. In: Siófok. Várostarténeti tanulmányok. Szerk. *Kanyar József*. [Kaposvár], 1989. 129–143. o.
- Schaefert – Gabriel* 1978. *Kurt Schaefer – Erich Gabriel*: Kaiserliche Holz-Kriegschiffe auf der Donau. Katalog. Wien, 1978.
- SMFN* 1974. Somogy megye földrajzi nevei. Szerk. *Végh József – Balogh Lajos – Papp László*. Budapest, 1974.
- Sučeska* 1983. *Avdo Sučeska*: Izgradnja šajki u Bosni u XVI i XVII. stoljeću za potrebe turske riječne flote. In: Plovidba na Dunavu i njegovim pritokama kroz vekove. Zbornik radova sa međunarodnog naučnog skupa održanog 5. i 6. juna 1979. godine. Ur. *Vasa Čubrilović*. Beograd, 1983. 195–205. o.
- Sudár* 2010. *Sudár Balázs*: Evlia Cselebi diáriuma és az 1664. évi török hadjárat. In: „Hír a dicső tettek ragyogása”. Tanulmányok a Zrínyi család és Szigetvár történetéből. Szerk. *Varga Szabolcs*. Szigetvár, 2010. 103–120. o.
- Szalay* 1861. *Szalay Ágoston*: 400 magyar levél a XVI. századból 1504–1560. (Magyar Leveles Tár 1.) Budapest, 1861.
- Szamota* 1891. *Szamota István*: Régi utazások Magyarországon és a Balkán-félszigeten 1054–1717. Budapest, 1891.
- Szentkláray* 1888. *Szentkláray Jenő*: A dunai hajóhadak története. Budapest, 1888.
- Szita* 1995. *Szita László*: Újabb adatok a kanizsai blokádharc és kapituláció történetéhez 1688–1690. In: Hadtörténelmi tanulmányok. Szerk. *Molnár András*. (Zalai Gyűjtemény 36/I.) Zalaegerszeg, 1995. 53–77. o.

- Takáts* 1900. *Takáts Sándor*: A dunai hajózás a XVI–XVII. században. *Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle*, 7. (1900) 91–122., 145–176., 193–222., 241–273., 288–319. o.
- Takáts* 1904. *Takáts Sándor*: Hajó-építők telepítése Magyarországra a 16., 17. és 18. században. *Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle*, 11. (1904) 81–116. o.
- Takáts* 1908. *Takáts Sándor*: A magyar gyalogság megalakulása. Budapest, 1908.
- Tóth* 2000. *Tóth Sándor László*: A mezőkeresztesi csata és a tizenöt éves háború. Szeged, 2000.
- Tóth* 2010. *Tóth János Attila*: Adatok a kora újkori közép-Duna-medencei hajók régészetéhez. In: A középkor és a kora újkor régészete Magyarországon. Szerk. *Benkő Elek – Kovács Gyöngyi*. Budapest, 2010. 871–883. o.
- Ungnad* 1986. *Ungnad Dávid* konstantinápolyi utazásai. Ford., a bevezető tanulmányt írta *Kovács József László*. Budapest, 1986.
- Úriszék 1958. Úriszék. XVI–XVII. századi perszövegek. Szerk. *Varga Endre*. Budapest, 1958.
- Vadas* 2013. *Vadas András*: „A Dunára én bizon nem megyek, mert még nem akarok meghalnom”. A Duna jégjelenségei a kora újkorban (1530–1650). In: *Micae mediaevalis III. Fiatál történészek dolgozatai a középkori Magyarországról és Erdélyről*. Szerk. *Gál Judit* et al. Budapest, 2013. 212–235. o.
- Varga* 2007. *Varga J. János*: Válaszúton. Thököly Imre és Magyarország 1682–1684-ben. Budapest, 2007.
- Végh* 2002. *Végh Ferenc*: „Az én hitemre jönnek ide”. Vizsgálat Perneszy György keszthelyi kapitány török kapcsolatai ügyében. *Levéltári Szemle*, 52. (2002) 2. sz. 3–7. o.
- Végh* 2003. *Végh Ferenc*: Vészterhes napok. A török haderő visszavonulása a Balatonfelvidéken a szentgotthárdi csata után, 1664. augusztus. *Hadtörténelmi Közlemények*, 116. (2003) 2. sz. 592–598. o.
- Végh* 2005. *Végh Ferenc*: Keszthely prezidiális mezőváros térszerkezete és látképe a XVII. század második felében. A történeti városkép-rekonstrukció alternatív módszerei. *Castrum*, 1. (2005) 1. sz. 31–46. o.
- Végh* 2007. *Végh Ferenc*: Birodalmak határán – a Balaton partján. Keszthely végvár- város a XVI–XVII. században. (Disszertációk a társadalomtudományok köréből 1.) Budapest, 2007.
- Végh* 2009. *Végh Ferenc*: A „szabad rend”. A 17. századi katonatársadalom egy elfeledett csoportjáról. *Hadtörténelmi Közlemények*, 122. (2009) 2. sz. 443–458. o.
- Végh* 2010. *Végh Ferenc*: Egerszeg végvár és város a 17. században. (Zalaegerszegi Füzetek 10.) Zalaegerszeg, 2010.
- Végh* 2011. *Végh Ferenc*: Küzdelem a Somogy megye feletti uralomért. Bolondvár és Lak várainak visszafoglalása a törököktől 1599-ben. In: *Somogy Megye Múltjából*. (Levéltári évkönyv 41.) Szerk. *Bősze Sándor*. Kaposvár, 2011. 7–15. o.
- Végh* 2012. *Végh Ferenc*: „Communitas quinque castellarum Balatiensium”. A Balaton melléki végházak közössége avagy egy várkörzet anatómiája. In: *Köztes-Európa vonzásában. Ünnepi tanulmányok Font Márta tiszteletére*. Szerk. *Bagi Dániel – Fedeles Tamás – Kiss Gergely*. Pécs, 2012. 531–546. o.
- Veress* 1996. *Veress D. Csaba*: Várak a Balaton körül. A balatoni várak hadtörténete. Budapest, 1996.
- VMFN 1982. Veszprém megye földrajzi nevei. I. k. Tapolcai járás. Szerk. *Balogh Lajos – Ördög Ferenc*. Budapest, 1982.

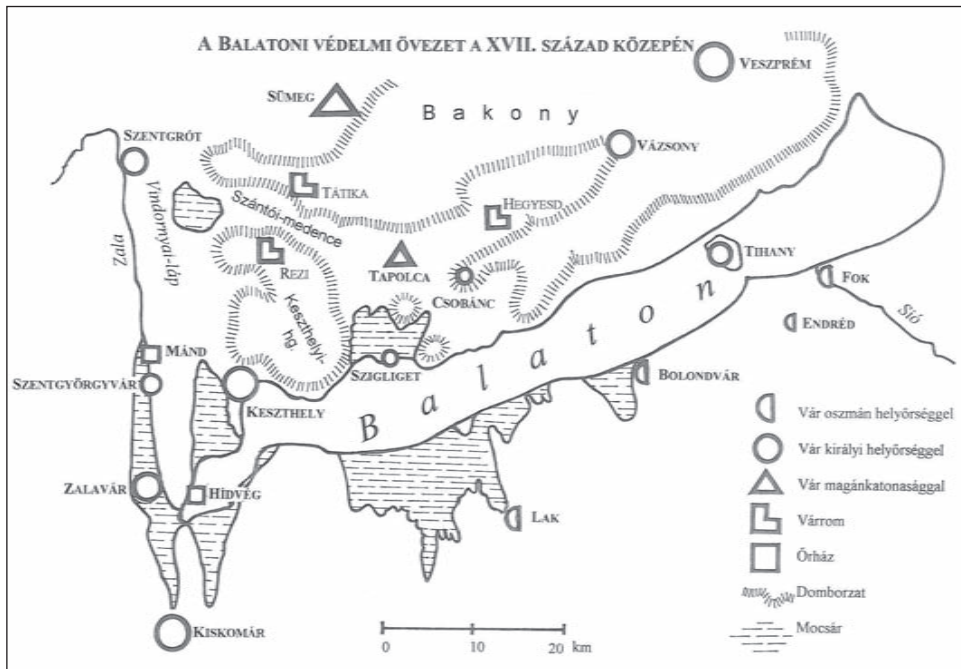
- VMFN 2000. Veszprém megye földrajzi nevei. IV. k. Veszprémi járás. Szerk. *Balogh Lajos – Ördög Ferenc – Varga Mária*. Budapest, 2000.
- VMRT 1966. *Bakay Kornél – Kalicz Nándor – Sági Károly*: Veszprém megye régészeti topográfiája. A keszthelyi és a tapolcai járás. (Magyarország régészeti topográfiája 1.) Budapest, 1966.
- VMRT 1969. *Éri István – Kelemen Márta – Németh Péter*: Veszprém megye régészeti topográfiája. A veszprémi járás. (Magyarország régészeti topográfiája 2.) Budapest, 1969.
- Vratislav Vencel 1982. Mitrovicei Vratislav Vencel viszontagságai. Ford. *Nagy Judit*. Budapest, 1982.
- Zákonyi 1963. *Zákonyi Ferenc*: A tihanyi vár alaprajza. *Műemlékvédelem*, 7. (1963) 4. sz. 230–235. o.
- Zákonyi 1966. *Zákonyi Ferenc*: Balatoni várak hiteles rajzai 1651-ből. *Műemlékvédelem*, 10. (1966) 3. sz. 137–141. o.
- Zákonyi 1988. *Zákonyi Ferenc*: Balatonfüred. Adalékok Balatonfüred történetéhez a kezdetektől 1945-ig. Veszprém, 1988.
- ZMÖM *Zrínyi Miklós* összes művei. Szerk. és az utószót írta *Kovács Sándor Iván*. (Magyar Remekírók. Új folyam.) Budapest, 2003.
- Zsiray 1984. *Zsiray Lajos*: A vázsonykői végvár története. In: Tanulmányok Veszprém megye múltjából. Szerk. *Kredics László*. (A Veszprém megyei Levéltár kiadványai 3.) Veszprém, 1984. 241–277. o.

RÖVIDÍTÉSEK

Bd.	Band
Exp.	Expeditur
fol.	folio
HHStA	Haus,- Hof- und Staatsarchiv, Wien
HKR	Hofkriegsrat
HL	Hadtörténelmi Levéltár
KA	Kriegsarchiv, Wien
Konv.	Konvolut
MKA	Magyar Kamara Archivuma
MNL	Magyar Nemzeti Levéltár
OL	Országos Levéltára
ÖStA	Österreichisches Staatsarchiv
P 1314.	P 1314. A herceg Batthyány család levéltára. Missiles.
Prot.	Protokolle
Reg.	Registratur
TGy.	Török kori iratok gyűjteménye
ZML	Zala megyei Levéltár



Dunai naszád a XVI. században (Közlekedési Múzeum, makett)



(A szerző rajza)

Ferenc Végh

THE “NAVY” ON LAKE BALATON IN THE OTTOMAN PERIOD

Summary

The Peace Treaty of Adrianople (1568) set the border between the Habsburg Monarchy and the Ottoman Empire along the line of Lake Balaton, and the situation did not change until the end of the Ottoman Rule. The lake, covering a much larger area in the Early Modern Age than today, served as a natural obstacle against the Ottoman raids from spring to autumn. In order to overcome this obstacle the Turks used boats on the lake as early as the 1550s. Their fluvial warships could carry about thirty persons, were equipped with paddles and sails, and with small-calibre guns. The Ottoman ships were dispositioned first at Bolondvár, then in the palisade harbour of (Sió)fok, erected in the first years of the 17th century. As a response to the Ottoman move the Christian army command also ordered warships to the border stations of the northern shore of the lake, namely to Keszthely, Szigliget and Tihany, and to Fonyód on the southern shore, too. Due to the small size of the garrisons there, only few boats are estimated to have been used in the mentioned border stations, and both parties transported their ships on carts from the Danube to their destinations. The main and almost exclusive task of the Ottoman and the Christian navies was to ship their garrisons to the other side of the lake, thus their importance was secondary to that of the fleets operating on the main rivers (Danube, Tisza, Drava) of the occupied territories.

Ferenc Végh

DIE „KRIEGSFLOTTE“ AM BALATON (PLATTENSEE) IN DER TÜRKENZEIT

Resümee

Der Frieden von Adrianopel (1568) legte die Grenze zwischen der Habsburgermonarchie und dem Osmanischen Reich in der Linie des Balatons (Plattensee) fest, was sich bis zum Ende der Besatzung auch nicht änderte. Der See, der in der frühen Neuzeit eine wesentlich größere Ausdehnung zeigte als heute, bildete für die osmanischen Truppen, die Streifzüge unternahmen, zwischen Frühjahr und Herbst ein natürliches Hindernis. Um diese zu überbrücken, wandten die Osmanen bereits in den 1550er-Jahren Boote (Schinakel) an, die mit Rudern, Segel und Geschützen von kleinem Kaliber ausgestattet und zum Transport von etwa 30 Mann geeignete Flusskriegsschiffe waren. Die osmanischen Kriegsschiffe waren zunächst in Bolondvár, dann im Hafen von Siófok stationiert, der in den ersten Jahren des 17. Jahrhunderts errichtet wurde. Als Antwort auf den osmanischen Schritt schickte auch die christliche Kriegsführung Kriegsschiffe in die Grenzburgen am Nordufer, so nach Keszthely, Szigliget und Tihany bzw. nach Fonyód am Südufer. In den erwähnten Grenzburgen kann – aufgrund der geringen Zahl an Garnisonen – lediglich mit dem Einsatz von einigen Booten gerechnet werden, die von beiden Seiten von der Donau mit Kutschen an ihren Bestimmungsort gebracht wurden. Die wichtigste, beinahe ausschließliche Aufgabe der osmanischen und christlichen Kriegsflotte war der Transport ihrer Garnisonen ans andere Ufer. Somit war ihre Bedeutung im Vergleich zu den Flotten, die auf den großen Flüssen der besetzten Gebiete (Donau, Theiß, Drau) in Betrieb waren, nur zweitrangig.

Ferenc Végh

LA « FLOTTE NAVALE » DU LAC BALATON À L'ÉPOQUE OTTOMANE

Résumé

Au sens de la paix d'Andrinople (1568), le lac Balaton devint la frontière entre la Monarchie des Habsbourg et l'Empire ottoman et elle le resta jusqu'à la fin de la domination turque. Le lac, qui était beaucoup plus étendu au début de l'âge moderne qu'actuellement, a constitué un obstacle naturel empêchant les incursions des Ottomans de printemps à l'automne. Pour vaincre cet obstacle, les Ottomans ont utilisé sur le lac, dès les années 1550, des bâtiments navals (une sorte de barque) mus à la rame et à la voile, munis de bouches à feu de petit calibre, qui pouvaient transporter jusqu'à 30 personnes. Les bâtiments de guerre ottomans stationnaient d'abord à Bolondvár, puis dans le port de la palanque de (Sió)Fok qui fut construite dans les premières années du 17^e siècle. Pour riposter, le commandement chrétien a également dirigé des bâtiments de guerre dans les localités situées au bord du lac, telles que Keszthely, Szigliget et Tihany ou encore Fonyód sur la rive sud. Cependant, en raison du faible effectif des garnisons, seules quelques barques ont pu être utilisées. Les barques des deux camps furent acheminées à leur destination sur des chariots. Étant donné que la mission quasi-exclusive de la flotte ottomane et chrétienne consistait à transporter les garnisons sur l'autre rive, leur rôle fut secondaire par rapport à celui des flottes en service sur les grands fleuves et rivières (Danube, Tisza, Drave) des territoires occupés par les Turcs.

Ференц Вег

БАЛАТОНСКАЯ «МОРСКАЯ ФЛОТИЛИЯ» В ЭПОХЕ ТУРКОВ

Резюме

Адрианопольский мир (1568), который обозначил границу Габсбургской монархии и Османской империи протянутой вдоль линии озера Балатон, которая и не менялась до конца оккупации. В раннее новое время когда ещё озеро было намного больше чем сегодня с весны до осени служило естественным барьером перед османскими нападениями. Для преодоления неприятствия мостом уже в 1550-х годах служили катеры (также известные как баржи), пригодные для перевозки 30-и человек, оснащенные веслами и парусами, малокалиберными пушками речные корабли, которые османы использовали на озере. Османские военные корабли изначально были размещены в порту крепости по провици Сумасшедшей (Болондвар), а затем в построенном в первые годы XVII. века щите порта Шню. В ответ на османский шаг христианское военное руководство также приказало разместить корабли в лежащей на северном берегу крепости (так называемые в те времена концевые дома), в таких как Кестхей, Сиглигет и Тихань и в южном побережье Фоньод. В вышеупомянутых концевых домах – из-за небольшого числа их гарнизонов – можно было рассчитывать на использование немногих Сайко, которые обе стороны отправляли телегами с Дуная на место их назначения. Самой главной и почти исключительно единственной задачей Османской и Христианской морской флотилии был транспорт их военных гарнизонов на другую сторону берега, по сравнению с второстепенно действующими флотилиями на оккупированных крупных реках (Дунай, Тиса, Драва).