

VESZPRÉMY LÁSZLÓ

II. ANDRÁS MAGYAR KIRÁLY KERESZTESEINEK LÉTSZÁMA

Borosy András a közelmúltban érdekes és tanulságos tanulmányt szentelt a középkori hadsereglétszámoknak.¹ Ebben természetesen érintette a Szentföldre vezetett egyetlen magyar kereszteshadjárat létszámkérdését is. Ráirányította a figyelmet arra a sajnálatos tényre, hogy a mai napig a Pauler Gyula klasszikus művében leírtak képezik a történészek egyetlen támpontját.² Végeredményében két forrás értelmezéséről van szó: Spalatói Tamás *Historia Salonitanájának* vonatkozó helyéről, illetve a magyar király követei – a Johanniták magyarországi perjelje és az erdélyi nagyprépost – valamint a velencei dózse közötti szerződésről.³

Spalatói Tamás a keresztesek létszámáról azt mondja, hogy a király kíséretében több mint tízezer lovas jelent meg, nem is számolva a megszámlálhatatlan sokaságú köznépet. Emellett megemlíti, hogy a magyarok előtt a szász keresztesek érkeztek meg a városba nagy számban, de későbbi sorsukról hallgat. Végül leírja, hogy a rendelkezésre álló hajókra nem fértek rá az egybegyűltek, sokaknak haza kellett térniük, többen a következő tavaszig várakoztak az elszállításukra. Amíg Tamás főesperes szövege egyértelmű, addig a magyar–velencei szerződés szövege megérdemli a figyelmet, mivel sokkal többet elárul a hadjáratról, mint azt korábban gondolták. Pauler mindenesetre úgy értelmezi, hogy a velenceiek tíz felszerelt hajót bocsátanak a magyar király rendelkezésére. Ezek legalább 300 tonnásak, s minden 500 tonna után biztosítanak a bérbeadók 50 tengerészt, s minden 500 tonna után a bérleti díj 550 márka ezüst, velencei pénzben.

A Pauler utáni feldolgozások már tényként kezelik II. András 10 000 keresztes vitézét, s ehhez Rónai Horváth Jenő 5 000 német és szász keresztes átszállítását is hozzáteszi.⁴ (Bár Pauler még óvatosan, Tamást idézve hozza a számot.) A szerződésre vonatkozóan pedig Pauler értelmezése marad a meghatározó.

Az átszállításra került sereg pontos létszámát természetesen nem lehet meghatározni, tekintettel arra, hogy maga a szerződés sem szabja meg pontosan a 10 bérelt hajó nagyságát. A szokásos tengerjogi szabályozásnak megfelelően a minimum értéket adja meg, ami alatt a hajók alkalmatlanok a hosszú tengeri útra. Egy 1219-es hajóbérleti szerződés az egyes hajók kapacitását minimum 400 milliárban jelöli meg, az 1220-as évektől kezdve a Szentföldre közlekedő hajók legalább 95,4 tonnásak (200 milliaria) voltak, míg 1285-től a levantei

1 Borosy A.: Hadsereglétszámok a X–XIV. században. In: *Haditörténelmi Közlemények* 105, 1992. 3–32. o., vonatkozó hely: 16. o. A problémáról legújabban Jean Flori: Un problème de méthodologie. La valeur des nombres chez les chroniques de Moyen Age. A propos des effectifs de la première Croisade. In: *Le Moyen-Age* 99, 1993. 399–422. o.

2 Pauler Gy.: A magyar nemzet története az Árpád-házi királyok alatt. 2 k. Bp., 1899 (2. kiad) 60–62. o. A II. András hadjáratára vonatkozó kisebb feldolgozások témánkat érdemben nem érintették (Kozics L., Wiltczek E., Vasshegyi E. munkái).

3 Spalatói Tamás: *Gombos F.A.*: Catalogus font. hist. Hung. 3.k.No. 4781. A szerződés: Monumenta spectantia historiam Slavorum meridionalium. 1.k. Zagrabiae, 1868.No.38. 29–31. (*Wenzel Guszián*: Árpádorki új okmánytár 6. k. Pest, 1867. No.233. 380–383.)

4 Rónai Horváth Jenő: Magyar hadi krónika. 1.k. Bp., 1895. 104. o., *Bánlaky (Breit) József*: A magyar nemzet hadtörténelme 4 k Bp., 1929. 210–220. o.

kereskedelemben 124,2 tonnánál (250 milliaría) nagyobb hajók vehettek csak részt.⁵ Megállapítható, hogy a szerződések általában nem tüntetik fel a szállítandó emberek, vagy lovak számát, a bérbeadó szempontjából ezek közömbösek voltak. Sőt, az úticél sem volt döntő, ellentétben az utazás időtartamával. Nyilván meg kellett fizetni a velencei hajók egy hónapos spalatói várakozását, s talán ez magyarázza, hogy a II. András részére szabott tarifa miért magasabb 16–18 százalékkal, mint egy 1219-ben a milánói érsek nevében eljáró észak-itáliai főpapokkal kötött hajóbérleti szerződésben foglalt.⁶ Hasonlóképpen megfelel a szokásos szabályozásnak az 500 milliariánkénti 50 tengerész előírása, miként ezt a magyar-velencei szerződéssel pontosan megegyezően megszabják pl. az 1229-es, vagy az 1255-ös statutumok.⁷ Itt kell felhívni a figyelmet arra, hogy szemben a hazai szakirodalom állításával, a milliaría e kérdéses időszakában nem ezer kilóval, hanem 477 kilogrammal egyenlő.⁸ Ennek a létszámbecslésekkel is közvetlen kapcsolata van, hiszen a velencei hajók megközelítőleg fele akkorák voltak, mint korábban gondolták. Azaz a hajók előírt legkisebb nagysága nem 300 tonna, hanem csak 143,2 tonna volt.

A forrásokban több különböző típusú hajót is megkülönböztettek.⁹ A gályák (latinul *navis longa*, *triremis*, olaszul *galera*, katalánul *galea*), amelyeket vitorlával és evezőkkel láttak el, a part menti kereskedelem és a hadiflotta legjellemzőbb hajói voltak.

Az egyszerűen csak hajónak (*navis*, *navis rotunda*, katalán *nau*, *nave*) nevezett vitorlás hajó szállítóhajóként funkcionált.¹⁰ A kereskedelmi hajózás mellett ezt a típust használták a csapatok szállítására. A nagyobbakra maximum 500 katonát vagy 150 lovat lehetett elhelyezni. Ezek már három fedélzettel rendelkeztek, s nagyságuk a 400–500 tonnát is elérte. Ez a nagy típus azonban a XIII. század második felében még igen ritka volt, 500 tonnás hajója Velencének és Genovának is csak 2–2 volt. A hajók átlagos mérete 200 tonna körüli lehetett, s mivel vitorlával közlekedtek, nem volt szükség az evezősök akár száz főt is meghaladó sokaságára. Ehhez a típusozat tartoztak a Velence által biztosított hajók is.

A harmadik hajótípus az előbbieknél sokkal kisebb volt, 25 és 125 tonna közötti, s latinul *lignum*nak hívták. A mediterrán vidékeken talán a legelterjedtebb hajótípus volt. Kifejlődött egy külön lőszállító hajótípus, a *huissier*, tulajdonképpen egy különlegesen kialakított gálya. A becslések szerint 20–40 lovat tudtak szállítani és partra tenni.¹¹

Mint említettük, a II. András átkelésekor használt hajók nagyságát s méginkább azonban a szállított seregét csak hozzávetőlegesen, leginkább csak analógiák felsorolásával tudjuk érzékeltetni. Szent Lajos tuniszi átkelésekor (1270) a 10 és 15 000 közötti seregét mintegy 40

5 Jacoby, David: *Pèlerinage médiéval et sanctuaires de Terre Sainte: la perspective vénitienne*. In: *Studies on the Crusaders' States and on Venetian Expansion*. Northampton, 1989. (Variorum reprints) 30. o. A téma rövid áttekintése Michel Mollat: *Problèmes navals de l'histoire des croisades*. In: *Cahiers de civilisation médiévale* 10, 1967. 345–359. o.

6 Erre 1. *Guyotjeannin, Olovier-Nori, Gabriele: Venezia e il trasporto dei crociati. A proposito di un patto del 1219*. In: *Studi medievali* 30, 1989. 317. o.

7 *Guyotjeannin-Nori*: i.m. 315. o.

8 *Guyotjeannin-Nori*: i.m. 314. o., v.ö. Lane, F.C.: *I tonnellaggi nel medioevo e in epoca moderna*. In: *Le navi di Venezia*. Torino, 1983. 124–149. o.

9 A hajótípusokra *Peyronnet, Georges: Les aspects maritimes de la politique italienne d'Alphonse V d'Aragon, problèmes techniques: les types de navires*. In: *Medievalia* (Barcelona) 7, 1987. 152–167. o.; *De Péré, René Bastard: Navires méditerranéens du temps de Saint Louis*. In: *Revue d'histoire économique et sociale* 50, 1972. 327–355. o.

10 *Peyronnet, Georges*: i.m. 152. o.; Lane, Frederic C.: *Venice. A Maritime Republic*. Baltimore, Maryland, 1973. 36–37., 46. o.

11 A lőszállításra az előbbieken túl *Heers, Jacques: Les nations maritimes et le transport des hommes (guerriers, pèlerins, esclaves) en Méditerranée de l'an mil à l'an 1500 environ*. In: *Trasporti e sviluppo economico, sec. XII–XVIII*. (Ed. Anna Vannini Marx) Firenze, 1986. (Atti...F. Datini, Prato). 40–41. o. Továbbá egy hosszas vitát lezáró cikk: *John F. Pryor: The Naval Architecture of Crusader Transport Ships and Horse Transports Revisited*. In: *The Mariner's Mirror* 76, 1990. 259. o. (A folyóirat korábbi évfolyamait nem tudtuk használni. A vitát kiváltó tanulmány *Pryor, J. H.: The Naval Architecture of Crusader Transport Ship: A Reconstruction of Some Archetypes for Round-Hulled Sailing Ships*. 70, 1984)

különböző nagyságú hajó szállította, s egy hajón átlagosan 250–350 fegyveres utazhatott, egy részük nyilván lovát is magával vitte. A lovak szállítása, éppen fontosságuk miatt, nagy körültekintéssel folyt. Egy-egy ló elhelyezésére 2,75 m hosszú, 0,73 m széles és 1,90 m magas hely állt rendelkezésre, ahol különleges felfüggesztéssel óvták őket a hullámverés okozta kellemetlenségektől. Az 1268-ban a velenceiekkel kötött szerződés pl. minden egyes ló mellé egy lovásziút rendelt. A lovakat az alsó fedélzeten helyezték el.¹²

Különösen tanulságos az 1269-es aragóniai kereszteshadjárat, mivel fennmaradtak róla a kincstári feljegyzések. Tiroshi Vilmos krónikájának a tanulságával teljesen egyezően a keresztések 11 hajón utaztak.

Összességében 440 lovas szállt hajóra lovával együtt, 21 lovas számszerijász és 163 gyalogos számszerijász. Ugyanazzal a hajótípussal utaztak (katalán nau), mint a magyar keresztések. Hajónkénti lebontásban is ismerjük őket, s fel vannak tüntetve az elhullott lovak. Így pl. egy-egy hajón a lovakat tekintve 21-ből 16 a veszteség, 36-ból 2, 25-ből 3., stb. 1270-ben a sereg egy része hazatér (254 lovas, 68 gyalogos), s helyükre Pedro Ferrandic vezetésével segédcsoport érkezik, ezúttal 18 hajón. Parancsnoksága alá ekkor 188 lovas, 18 lovas számszerijász és 35 gyalogos tartozik. Hasonló nagyságú, bár némileg népesebb csapattal indult kereszteshadjáratára egyébként Fülöp Ágost is: 650 lovaggal, 1300 fegyvernökkel, 1300 lóval rendelkezett, amint az a Genovával 1190-ben kötött szerződésből kiderül. Hasonló létszámadatra találunk 1183-ban is. Ekkor Abu Bakr flottája ejtett fogságba egy nagy keresztés szállító hajót, amelyen a kereskedők mellett 375 katona utazott Jeruzsálem felé.¹³

Jól ismertek Marino Sanudo il Vecchio XIV. század eleji, egy keresztés hadjáratára vonatkozó tervei. Ebben a keresztések átszállításához a gályákat tartja. A gályák nagyságától függően hajónként 400, 300 illetve 260–270 főt számít, a hajók legénységén felül. Természetesen ő is számol az emberek és állatok utazás alatti ellátásával, ami ismét a hajók szállító kapacitását csökkentette. Így például egy 1248-as marseille-i szerződésben azt találjuk, hogy az út során a hajón lovanként 900 liter, s utasonként 64,5 liter vizet kell biztosítani.¹⁴

Visszatérve kiinduló problémánkhoz, úgy látjuk, hogy az 1217-es keresztés hadjárat alkalmával említett 10 hajó esetében semmi okunk sincsen arra, hogy a szakirodalomban szokásos, hajónkénti 500 fős maximumot túllépjük. Annál is inkább, mivel a kölcsönzött hajók nem tartozhattak a legnagyobbak közé, figyelembe véve a 143,2 tonnás minimum előírását. (1000 zárandokot szállító hajókról olvasunk ugyan a XIII. század második felében, de a lovas csapatok átszállítása merőben más módon történt). Ha feltesszük, hogy legalább egy részüknek a lovát is behajózták, úgy abban esetben az 500 fős kalkulációnak is nyugodtan a felét vehetjük. Ez egyúttal azt is jelenti, hogy a keresztések egy része bizony gyalogosként harcolta végig a hadjáratot, részben azért, mert lova nem fért fel a hajóra, részben mert a tengeri utazás során bizonyos százalékuk törvénytelenül elpusztult. (A Szentföldön a gyalogos harcászat terén egyébként is komoly tapasztalatokat szerezhettek, miként a számszerijás taktika alkalmazásáról is maradandó benyomás érhetette őket. A számszeriják akkoriban már a tengeri hajókon igen elterjedtek voltak, a Szentföldön pedig hagyományosan a megbecsült fegyverek közé tartoztak).

12 Lovakra l. az előző jegyzetet. *Mollat, Michel*: Le passage de Saint Louis à Tunis. Sa place dans l'histoire de croisade. In: *Revue d'histoire économique et sociale* 50, 1972 292–295. o.

13 *Carreras y Candi, Francesch*: La creuada a Terra santa (1296–1270). In: Congreso de historia de la Corona de Aragón. Part I. Barcelona, 1909. 119–122. o. Fülöp Ágost hadjáratára *Contamine, Philippe*: L'armée de Philippe Auguste. In: La France de Philippe Auguste. Paris, 1982. 588. o., az elfogott keresztésekre *Pryor, John H.*: Geography, Technology and War. Studies in the Mediterranean 649–1571. Cambridge, 1988. 126. o.

14 *Cardini, Franco* *Sanudo* tervezetéről: L'aspetto economico del progetto di Marin Sanudo il Vecchio (1312–1321). In: Studi in memoria di Federigo Melis. Vol. 2. Firenze, 1978. 188–207. o. A vízellátás problémájára *John H. Pryor*: Geography ... i. m. 76–77. o. Élelmiszerellátásra l. *Sanudo* tervezetét.

Eszerint az átszállított sereg közelebb állhatott az egy-két ezer főhöz, mint a tízezerhez, de ezen semmi okunk sincs szégyenkezni. Az aragón király még ennyit sem engedhetett meg magának, sőt, hajlott korára való tekintettel, személyesen útra sem kelt. Mi több, a kortárs, Jaques de Vitry sem talált semmi kivetni valót a magyar sereg nagyságán.¹⁵ Jelen becslésünket az a tény sem módosíthatja lényegesen, hogy a magyar király más tengerparti városoktól is bérelt hajókat, vélhetően kisebbeket és kevesebbet, mint Velencétől.

¹⁵ Sweeney, James Ross: Magyarország és a kereszties hadjáratok a 12–13. században. In: *Századok* 118, 1984 123. o. (Sweeney angol nyelvű tanulmánya II. András keresztieshadjáratáról és a velenceiekkel kötött szerződésről az *Acta Historicában* fog megjelenni; hasznosítani már nem tudtuk.)