

## KOJIM SU BRODOVIMA 1217. GODINE PREVEZENI KRIŽARI KRALJA ANDRIJE II.?

Krešimir KUŽIĆ  
Zagreb

UDK 949.75:629.5“1217”  
*Izvorni znanstveni rad*

Primljeno: 1. VIII. 2003.

*Autor obrađuje pomorski aspekt križarskog pohoda kralja Andrije II. Naglasak je dan na problematici tipološkog određenja brodova kojima su križari prevezeni, a manjim se dijelom autor osvrće i na razvoj brodova do tog doba i na brodsku ikonografiju.*

Ključne riječi: *ugarsko-hrvatski kralj Andrija II., križari, brodovi, 1217.*

### *1. Ratni pohodi*

U rasponu od gotovo dvjesto godina križarski pohodi, a bilo ih je po jednim autorima sedam, a po drugima osam, predstavljali su u vojničkom smislu grandiozne pothvate zapadnog vojništva, tj. njegove elite – feudalnog viteštva. Može se slobodno kazati da od vremena Karla Velikoga nisu ratni organizacijski postupci dosizali takvu složenost i opsežnost. Naime, za tih trista godina što su dijelile križare od velikog franačkog vladara, najmanje se može kazati da su bile ispunjene mirom; međutim, ratne operacije koje su se događale na Zapadu bile su minornog organizacijskog opsega ne samo po broju sudionika nego i po radijusu hodnji koje su vojske trebale savladati.<sup>1</sup> Tek u drugoj polovici 11. stoljeća pojavljuju se slučajevi utemeljenijih priprema za vojne pohode, a među najilustrativnije primjere valja svakako ubrojiti radnje koje su prethodile normanskom osvajanju Engleske 1066. godine.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Hans DELBRÜCK, *Geschichte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschichte – Dritter Teil – Das Mittelalter*, Berlin, 1907., str. 41, 42.

<sup>2</sup> H. DELBRÜCK, 1907., str. 151–159.

## 2. Prijevoz brodovima

Jedna od važnih razlikovnih značajki križarskih pohoda svakako je način transporta vojske i vojne opreme od polazišta do odredišta – u načelu do Svete Zemlje. Za Prvi se pohod (1096./99.) može kazati da se gotovo isključivo odvijao kopnom – sjetimo se samo lotarinške križarske kolone ili one provansalske. Slična je situacija bila i u Drugom pohodu (1147. godine), kad su vojske sav put do Palestine prešle pješice, ali neki su se barem vraćali brodom. U Trećem pak pohodu 1189. godine prevagu je odnio pomorski prijevoz, unatoč preferiranju kopnenog puta od strane njemačkog cara Friedricha I. Staufovca. Brodove su, za razliku od njega, koristili kako engleski kralj Richard I. Plantagenet, tako i francuski kralj Phillip II. August Capet. Devijantni Četvrti križarski pohod 1202. bio je sav usmjeren isključivo na prijevoz brodovima.<sup>3</sup> Do ovih promjena došlo je zahvaljujući golemom usponu pomorske trgovine čiji su nositelji bili talijanski gradovi i pomorske republike Amalfi, Pisa, Genova i Venecija. Unutarnji sukobi među njima, a i neki vanjski politički faktori, rezultirali su time da su kao pomorske velesile opstale samo Genova i Venecija.<sup>4</sup>

## 3. Razvoj brodova

Razvoj brodogradnje i usvajanje novih tipova brodova na Zapadu bio je polagan proces, čemu je uzrok bila ne samo pomoračka konzervativnost, nego i gospodarska stagnacija i s njom povezan nedostatak motiva za gradnju brodova veće nosivosti u razdoblju od 7. do 11. stoljeća. Od antike naslijeđeni brodovi, posebice oni ratni, polagano su se mijenjali u svom obliku, ali nikad nije došlo do naglog napuštanja neke starije konstrukcijske osobine koja je bila karakteristična za pojedini tip. Tako se dogodilo da su dugo vremena postojale usporedo i liburne i dromoni i galijske. Na kraju je prevladala galija, ali se i ona nastavila mijenjati u nekim detaljima. Glavne konstrukcijske promjene do sredine 13. stoljeća bile su opće usvajanje trokutastog latinskog jedra koje je omogućavalo plovidbu uz vjetar, tzv. “bordižavanje”, te “kosturna” gradnja brodova.<sup>5</sup> Spomenuti tradicionalizam odražavao se i u prevladavajućoj pogonskoj dvojnosti broda jer se još uvijek većina brodova mogla služiti veslima kad nije bilo povoljnog vjetra ili kad se brod pripremao za napad na

---

<sup>3</sup> Krešimir KUŽIĆ, *Hrvati i križari*, Zagreb, 2003.; nadalje, vidi članak: Ships and shipbuilding, Mediterranean, *Dictionary of the Middle Ages*, vol. 11, New York, 1988., str. 232; vidi također: *The History of The Holy War, Three Old French Chronicles of the Crusades*, translated by Edward Noble Stone, Washington, 1939.; Boris PRIKRIL, *Tri tisuće godina pomorskih ratova*, I. dio, Zagreb – Opatija, 1980., str. 189–192.

<sup>4</sup> Prema riječima Geoffroya od Villehardouina upućenima Mlečanima: “... nijedan narod, koji je na moru, nema toliko snage, kao vi i vaš narod.” Vidi: *Tri starofrancuske hronike o Zadru u godini 1202*, preveo Petar Skok, Zagreb, 1951., str. 63.

<sup>5</sup> Peter KEMP, *The History of Ships*, London, 1978., str. 51–54; *Dictionary of the Middle Ages*, 1988., str. 230, 231; Alfred DUDSZUS – Ernest HENRIOT – Friedrich KRUMREY, *Das grosse Buch der Schiffstypen*, Berlin, 1988., str. 17.

protivnika. Kad su križarska osvajanja potakla uspostavu mnogo dužih i trajnih trgovačkih ruta prema Levantu, od primjerice Genove ili Venecije do Akona, interes je nalagao da se trgovački brodovi odreknu vesala i da dobiju mnogo veće korisne zapremine. Razvijen je tip dvopalubnog broda – nave – s dva jarbola i latinskim jedrima čija je nosivost bila oko 200 tona, ali kasnije nisu rijetki ni primjerci od oko 500 tona. Uobičajene nave mjerile su od pramca do krme oko 20 m, među bokovima oko 7 m, dok su stranice bile visoke do 3 m. One najveće bile su duge do 36 m, široke 12 m, od dna do razme bile su visoke preko 12 m, a na dvije unutarnje i treću vanjsku palubu mogle su ukrcati od 500 do 1000 putnika hodočasnika. Karakteristika su im bile i dvije kule – na pramcu i na krmi. Snast nava imala je dva jarbola – viši na pramcu i niži na sredini palube, a dvodijelne lantine bile su duge do 31 m. Postoji mišljenje da su prve nave konstruirane po uzoru na arapske gumbarije, koje su imale veliku nosivost radi ukrcaja konja namijenjenih za iznenadne napade na kršćanske obale, te za prijevoz roblja i plijena opljačkanog tijekom tih operacija.<sup>6</sup> Kao specijalizirani brod križarskog razdoblja valja posebno istaknuti brod za prijevoz konja nazvan prema francuskom *huissier* ili prema talijanskom *usciera*. Njegova bočna vrata omogućavala su lak ukrcaj i iskrcaj do pedeset bojnih konja, a ostale značajke su mu bile kao kod nave.<sup>7</sup> Zajednička karakteristika svih brodova tijekom 12. st., bilo da se radilo o ratnim ili trgovačkim, bolje rečeno – o *navibus longis* ili *navibus onerariis*, bila je da su imali samo jedno jedro. Otuda se kod brojanja brodova neke flote govorilo “toliko i toliko jedara”.<sup>8</sup>

U Trećem, Četvrtom i Petom križarskom pohodu sudjelovali su i brodovi s atlantskih obala Europe, od Norveške preko Frizije i La Manchea do Biskaja. Tamošnje nave imale su gotovo identičan izgled trupa, ali su im jedra bila križnog tipa (vidi sl. 1). Međutim, glavni tip broda korištenog za prijevoz sjevernjačkih križara bila je koga, brod zdepastog trupa, čiji je odnos dužine i širine bio oko 1:3, s jednim jarbolom i križnim jedrom. Kao i nava, i ona je bila dodatno opremljena kulama.<sup>9</sup> Prema nekim ljetopiscima, flota koja se uputila s obala Sjevernog mora ljeti 1217.

---

<sup>6</sup> *Pomorska enciklopedija*, 1, Zagreb, 1972., str. 463, članak: Brod, razvoj trgovačkih brodova – Sredozemne nave 13. st.; *Dictionary of the Middle Ages*, 1988., str. 232, 234; A. DUDSZUS – E. HENRIOT – F. KRUMREY, 1988., str. 188, 189; postoji opis jednog takvog broda – vidi: *The History of The Holy War*, 1939., str. 38.

<sup>7</sup> P. KEMP, 1978., str. 62; A. DUDSZUS – E. HENRIOT – F. KRUMREY, 1988., str. 137.

<sup>8</sup> P. KEMP, 1978., str. 62; A. DUDSZUS – E. HENRIOT – F. KRUMREY, 1988., str. 189; Vladimir MOŠIN, *Ljetopis popa Dukljanina*, Zagreb, 1950., str. 70 – “... *multitudo copiosa navium Saracenorum... d e c e m m i l l i a v e l l a...*”; *Annales Ragusini anonymi item Nicolai de Ragnina*, digessit Natko Nodilo, Monumenta spectantia historiam Slavorum meridionalium, 14, Zagreb, 1883., str. 199 – “... *In la qual armata era galie 35, nave 35, fuste 12 et brigentini 30. L'armata (era) di 1 1 2 v e l e, oltre li altri legni armati...*”; vidi također: Bernhard KUGLER, Geschichte der Kreuzzüge, *Allgemeine Geschichte in Einzeldarstellungen*, II/5, Berlin, 1891., str. 315.

<sup>9</sup> P. KEMP, 1978., str. 56; *Dictionary of the Middle Ages*, 1988., str. 242; A. DUDSZUS – E. HENRIOT – F. KRUMREY, 1988., str. 163.

godine, brojila je 400 brodova, od kojih su većinom bili *coccones*, a manje *galeis* i *navis*.<sup>10</sup>

#### 4. Andrijin pohod

Kad je 1196. godine umro ugarski i hrvatski kralj Bela III., ostavio je mlađem sinu Andriji zavjet odlaska na križarski pohod. Papa Inocent III. je to znao pa je 1198. podsjetio Andriju da ispuni obećanje. Nakon okončanja dinastičkih razmirica u Ugarskoj papa je obnovio zahtjev, ali starijem bratu, aktualnom kralju Emeriku, i to 1201., a isto je tražio i 1202. unatoč tragičnim zbivanjima kod Zadra. Sljedeća opomena stigla je Andriji, sada već kralju, 1209. godine, ali zbog unutarnjih nemira 1213. papa je odobrio odgodu od tri godine. Zbog svojih lakomisleno vođenih ratova, a još više zbog rasipnog upravljanja državom, našao se u nemalim neprilikama kad je konačno odlučio krenuti “ultramare”, potaknut i odlukama Lateranskog koncila iz 1215. godine.<sup>11</sup> Svi koraci poduzeti da namakne novac nisu bili dovoljni pa je nastavio s daljnjim kratkovidnim postupcima. Andrija II. odlučio je zbog nedostatka lađa žrtvovati Zadar, pa je u svoje ime poslao templarskog magistra u Veneciju. Tamo je, u rano proljeće 1217., sklopljen ugovor o prijevozu.<sup>12</sup>

Cijela Andrijina vojska bila je početno podijeljena u tri skupine. U srpnju 1217. prva je krenula sporo pokretna logistika, tj. sva potrebna vojna oprema za vođenje dužeg ratovanja na udaljenom bojištu. Bila je natovarena na kola koja su vukli volovi, a kretala se najkraćim mogućim putem pored Blatnog jezera, pa cestom zvanom “*via exercitialis*” prema Zagrebu, Bihaću, otuda u Knin i konačno u Split. Osim opreme prevozila se i hrana koja se ostavljala na pojedinim, već dogovorenim odmoristima, preko kojih su trebale ići druge dvije kolone vojske. Ovdje dolazimo na temu najvećeg problema srednjovjekovnog umijeća ratovanja – dugotrajnog pohoda i s tim povezane opskrbe.<sup>13</sup>

Križarska vojska je uz manja odstupanja slijedila opskrbnu kolonu. Nakon kraćeg zadržavanja u Zagrebu i prolaza kroz gorsku Hrvatsku, “*godine našeg otkupljenja tisuću dvjesta sedamnaeste, dvadeset trećeg kolovoza, dođe kralj Andrija u grad Split*”.<sup>14</sup> Grad je tada još uvijek bio skučen unutar zidina Dioklecijanove palače, a sa zapadne strane bilo je predgrađe koje tada, a ni nekoliko desetljeća kasnije, nije imalo čvrste zidine nego suhozide. Već smo spomenuli da je dolasku kraljeva

---

<sup>10</sup> *Scriptores rerum Germanicarum*, 45, Monumenta Erphesfurtensia, edidit Oswaldus Holder-Egger, Hannover – Leipzig, 1899., str. 218–221.

<sup>11</sup> Bálint HÓMAN, *Geschichte des ungarischen Mittelalters*, II. Band, Berlin, 1943., str. 14, 44–46, 63.

<sup>12</sup> THOMAS ARCHIDIACONUS, *Historia salonitana*, Monumenta spectantia historiam Slavorum meridionalium, 26, Zagreb, 1894., str. 88; Reinhold RÖHRICHT, *Studien zur Geschichte des Fünften Kreuzzuges*, Innsbruck, 1891., str. 23, 24.

<sup>13</sup> O tome vidi više u: K. KUŽIĆ, 2003., str. 51.

<sup>14</sup> THOMAS A., 1894., str. 89.

dijela križarske vojske prethodio dolazak mnoštva kola s ratnom opremom i hranom te dolazak Sasa. Prema kraljevu nalogu, Splićani su ispraznili kuće u predgrađu te ih prepustili za smještaj križara i hodočasnika, ali je njih bilo toliko da su morali podići šatore uokolo grada čekajući kralja.<sup>15</sup>

### 5. Ugovoreni brodovi

Prema ugovoru između kraljevih opunomoćenika i dužda Pietra Zianija, Mlečani su se obvezali pripremiti 10 brodova, od kojih su oni s nosivošću od 500 milijara imali posadu od 50 mornara, uz uvjet da nijedan ne smije imati nosivost manju od 300 milijara. Za svaki veći brod najamnina je bila 550 maraka srebrnih mletačkih groša; prvi obrok trebalo je uplatiti do Duhova, drugi do kraja svibnja, a treći osam dana prije isplovljenja brodovlja iz Rialta. Brodovlje je trebalo biti u Splitu 25. srpnja, gdje je na križare moralo čekati do mjesec dana.<sup>16</sup> Međutim, ugovor o najmu brodova sklopljen je i s Ankonom, Zadrom i drugim navedenim jadranskim gradovima jer je, očito, i kralju bilo jasno da ne će moći ukrcati sav pretpostavljeni kontingent križara samo u mletačke lađe.<sup>17</sup>

Vrijedi također uzeti za usporedbu neostvareni *Contractus navigii* između francuskog kralja Louisa IX. i Mlečana o prijevozu njegovih križara iz 1268. godine. U njemu je stajalo da će Republika osigurati petnaest brodova za prijevoz 4000 konja i 10.000 ljudi. Dvanaest brodova imat će posadu od 50 mornara, a od triju najvećih, dva će imati 110, a jedan 86 mornara. Kralj je za 12 manjih lađa trebao platiti 700 maraka, a za veće 1400, odnosno 1100 maraka. Do ostvarenja ugovora nije došlo jer se francuski kralj priklonio Đenovljanima.<sup>18</sup>

Iznimno važan podatak o nosivosti mletačkih brodova namijenjenih Andrijinim križarima treba dodatno objasniti kako bi se stekla prava predodžba o njihovoj veličini. Mjera milijar, odnosno *miliarium*, predstavlja težinu od tisuću velikih mletačkih libara.<sup>19</sup> Budući da je jedna *libbra grossa* imala 476,65 grama, jednostavnom

---

<sup>15</sup> THOMAS A., 1894., str. 89; R. RÖHRICHT, 1891., str. 24, 25. Situaciju u Splitu usporedi s onom kod Richarda Lavljeg Srca 1190. godine. Vidi: *Three old French chronicles...*, 1939., str. 15 – "... King Richard was at Tours with all his harness and his equipage. The city was so full of people that scarce could they be contained therein..."

<sup>16</sup> Sime LJUBIĆ, *Listine o odnošajih između Južnoga Slavenstva i Mletačke Republike*, I, Zagreb, 1868., str. 29, 30.

<sup>17</sup> THOMAS A., 1894., str. 88; R. RÖHRICHT, 1891., str. 24; Grga NOVAK, *Jadransko more u sukobima i borbama kroz stoljeća*, Beograd, 1962., str. 169–171; Vjekoslav KLAIĆ, *Povijest Hrvata*, I, Zagreb, 1972., str. 226; Branko KOJIĆ – Radojica BARBALIĆ, *Ilustrirana povijest jadranskog pomorstva*, Zagreb, 1975., str. 50.

<sup>18</sup> H. DELBRÜCK, 1907., str. 337.

<sup>19</sup> Carolus du Fresne du CANGE, *Glossarium mediae et infimae latinitatis*, tom. V., Niort, 1885., str. 388 – *mille pondo librarum*; Zlatko HERKOV, *Mjere Hrvatskog primorja s osobitim osvrtom na solne mjere i solnu trgovinu*, Rijeka, 1971., str. 78, 84.

računicom došli smo do podatka da su veći brodovi imali nosivost otprilike 238 tona, a manji minimalno 143 tone. Iako se u ugovoru izričito navode “nave”, zbog terminoloških nedosljednosti koje nalazimo u mnogim dokumentima, mogli bismo tu tipološku odrednicu prihvatiti s popriličnom dozom rezerve. Međutim, u prilog “navi” možemo sa sigurnošću uzeti podatke iz starofrancuskih križarskih kronika Četvrtog pohoda – ponajviše iz dvaju razloga: prvo, isti je brodski prijevoznik, i drugo, vremenski razmak između Četvrtog i Petog pohoda bio je neznatan, da bi utjecao na promjenu vrste i veličine brodova. Dakle, Geoffroy od Villehardouina spominje: *nés, galies, uissiers, vaissials*,<sup>20</sup> Robert od Clarija: *galies, nes, dromons, uissiers, vaissiaus*,<sup>21</sup> a Martin od Canala *chalandres, nes, galies*.<sup>22</sup> Nešto kasniji Toma Arhidakon govori o: *galeis, magnis nauibus*.<sup>23</sup> Stoljeće i pol kasniji kroničar Andrea Dandolo, opisujući Četvrti pohod, navodi: *galee, ussoria, naves*.<sup>24</sup> Vidimo da prva trojica spominju *nes*, što je množina od *la nef*, a znači “nava” u smislu tipa broda. Njima se pridružuju i Toma i Dandolo adekvatnim latinskim riječima (vidi sl. 2). Isto je i s *uissiers*, množinom od *uissier* kao nazivom za navu s bočnim vratima, namijenjenoj prijevozu konja.<sup>25</sup> *Vaissials* i *vaissiaus* su termini koji već mogu biti primijenjeni na bilo koji drugi brod koji nije pripadao navedenim tipovima.<sup>26</sup> O dromonu i galiji ovdje ne ćemo govoriti jer znamo da su bili određeni isključivo za prijevoz Mlečana.<sup>27</sup>

Sada kad smo podastrli sve činjenice, gotovo sa sigurnošću možemo kazati da su glavninu unajmljenog mletačkog brodovlja sačinjavale nave, ali raznih dimenzija, a nužno su morali biti i *uissiers* radi prijevoza konja. Što pak možemo ustvrditi za pretpostavljene druge tipove brodova koje je iznajmio Andrija? Valja nam ponajprije usmjeriti istraživanje, podjednako na razdoblje koje je prethodilo Petom križarskom pohodu, kao i na tridesetak godina koje su slijedile nakon toga.

---

<sup>20</sup> *Tri starofrancuske hronike...*, 1951., str. 80, 86, 90, 92, 104, 106, 112.

<sup>21</sup> *Tri starofrancuske hronike...*, 1951., str. 140, 142, 150, 152.

<sup>22</sup> *Tri starofrancuske hronike...*, 1951., str. 166, 168, 174.

<sup>23</sup> THOMAS A., 1894., str. 83.

<sup>24</sup> Andrea DANDOLO, *Chronica per extensum descripta*, a cura di Ester Pastorello, *Rerum Italicorum scriptores*, tomo XII – parte I, Bologna, 1939., str. 367.

<sup>25</sup> Skok je prevodio ove starofrancuske riječi neutralnim ili opisnim pojmovima. Vidi objašnjenje u: *Tri starofrancuske hronike...*, 1951., str. 119. Radi približavanja proporcija tadašnjih brodova uzmimo za komparaciju uobičajeni jadranski brod tipa trabakul. Njegova nosivost se proteže od 60 do 200 t, dužina mu je do 30 m, a gazi do 2 m. Vidi u: *Pomorska enciklopedija*, 1./8., Zagreb, 1972./1989.; Vrlo zanimljive podatke o prevoženju stoke brodovima, doduše u 18. st., imamo u: Nikola ČOLAK, Pomorstvo zadarske komune od dolaska Hrvata na Jadran do pada Mletačke Republike, *Pomorstvo grada Zadra*, Zagreb, 1963., str. 38–43.

<sup>26</sup> Usp. Lučićev talijanski prijepis isprave kralja Bele IV. upućene Trogiranima iz 1244. god.: Tadija SMIČIKLAS, *Codex diplomaticus Regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae*, IV., Zagreb, 1906., str. 216 – “... li vostri vaselli...”

<sup>27</sup> *Tri starofrancuske hronike...*, 1951., str. 121.

• Dukljaninov “Ljetopis” iz 1149. god., odnosno Hrvatska redakcija, donosi: *naves i navicula*.<sup>28</sup>

• U tekstualnom dijelu djela arapskog geografa Abu Abd Allaha Muhammada al Idrisija iz 1154. godine, poznatog pod imenom *Tabula Rogeriana*, nalazimo podatke o brodovima hrvatskih gradova. U talijanskom prijevodu, koji je radio Ljubić, navode se *legni da guerra, navi, naviglio, legni*.<sup>29</sup>

• Toma nam je ponovo neizbježno vrelo podataka za promatrano razdoblje od 1166. do 1251. godine. U kontekstu svoje naracije on spominje: *naues, galeas, magnas naues, ligna, barcusia, liburnas, biremia, classes, trieres magnas*.<sup>30</sup>

• Na žalost, u “Životu sv. Ivana Trogirskoga”, (pre)pisanom od Treguana 1203., a sačuvanom u hrvatskoj verziji pisanoj između 1568. i 1618. godine, malobrojni su spomeni plovila. Navodi se samo *plavca i galija*.<sup>31</sup>

• U jednom dokumentu iz 1224. spominje se mogućnost plovidbe *cum... panzono in terra... Egipti*...<sup>32</sup>

• Dubrovački statut iz 1272. godine prvi daje barem orijentacijske veličine broda. Pod pojmom *nava* dobivamo razmjere od 40 do preko 400 milijara nosivosti, ali po svemu sudeći nije riječ o zasebnoj vrsti broda, nego o općenitom nazivu za plovila.<sup>33</sup> Međutim, na drugim mjestima spominju se *barcusium, ladia, condura, navis* ili *lignum*.<sup>34</sup>

• Prvi splitski statut „Capitularium“, koji potječe iz 1240. godine, nije nam poznat,<sup>35</sup> ali zato „Statutum vetus“ iz 1312. godine donosi nekoliko termina za plovila.

---

<sup>28</sup> V. MOŠIN, 1950., str. 63, 70, 98; Papalićev, odnosno Kaletićev prijepis za navedena mjesta rabi termine: drivo, brod (vidi: ISTO, str. 63).

<sup>29</sup> S. LJUBIĆ, L'Italia descritta nel libro del re Ruggero compilato da Edrisi. Testo arabo pubblicato con versione e note da M. Amari e C. Schiaparelli, Roma, 1883., *Rad JAZU*, LXXXV., Zagreb, 1887., str. 233–238; vidi također: Mithad KOZLIČIĆ, *Kartografski spomenici hrvatskoga Jadrana*, Zagreb, 1995., str. 19–22.

<sup>30</sup> THOMAS A., 1894., str. 71, 72, 85, 88, 90, 91, 96, 120, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 173, 176, 191, 192, 193.

<sup>31</sup> Život svetoga Ivana Trogirskoga, uredio Milan Ivanišević, *Legende i kronike*, Split, 1977., str. 73, 81, 82.

<sup>32</sup> S. LJUBIĆ, 1868., str. 33.

<sup>33</sup> *Liber statutorum civitatis Ragusii compositus anno 1272.*, ed. V. Bogišić – C. Jireček, Monumenta historico-juridica Slavorum meridionalium, IX., Zagreb, 1904., str. 152 (dalje LSR).

<sup>34</sup> LSR, 1904., str. 151–157, 170, 171, 193, 215; vidi također: Josip LUETIĆ, *Mornarica Dubrovačke Republike*, Dubrovnik, 1962., str. 28, 29.

<sup>35</sup> *Statut grada Splita – Statutum civitatis Spalati*, preveo Antun Cvitanić, Split, 1987., XVII (dalje SGS – SCS).

• Tako se navode: *barcha*,<sup>36</sup> *casselata*,<sup>37</sup> *lembum*,<sup>38</sup> *navis parua/magna*,<sup>39</sup> *zola*,<sup>40</sup> *lignum*.<sup>41</sup> Gotovo isključiva uporaba termina *barcha* i *lembum* govori o neutralnom i na sva plovila primjenjivom pravničkom jeziku koji ne trpi specijaliziranje, pa bismo stoga samo termin *navis* mogli shvatiti kao oznaku koja se odnosi na konkretan tip broda – navu.

• U Zadarskom statutu donesenom 1305. godine nalazimo preciznije korelacije između tipa broda i njegove veličine. Tako nam Glave 7. i 8. Knjige IV. govore da brod tipa *banzon* može imati između od 100 do 700 milijara nosivosti. Nadalje, *buzonavis* ima od 200 do 700 milijara, dok *navis* nosi od 200 do preko 700 milijara tereta.<sup>42</sup> Osim njih spominje se *tarreta* i *lignum*.<sup>43</sup>

• Premda rođen na izmaku klasičnog križarskog razdoblja, svakako je vrijedan kao izvor i ljetopis Splitsanina Mihe Madijeva. Njegov ambiciozno zasnovan spis daleko je više kozmopolitski (u ondašnjem smislu riječi) od Tominog jer poklanja znatan dio pozornosti općim mediteranskim i srednjoeuropskim zbivanjima. U tom kontekstu spominje: *galee*, *ligna*, *navigia*, *naves*.<sup>44</sup>

• Kod spomenutog Dandola nema tipološke raznovrsnosti pri spominjanju brodova, što je donekle iznenađujuće s obzirom da je on Mlečanin, i to na visokom položaju, koji je zacijelo poznao pojedine tipove onodobnih plovila. On, naime, gotovo isključivo spominje galije i nave, ili još neodređenije termine.<sup>45</sup>

• Bilješke dubrovačkih kroničara Anonima, Nikole Ranjine i Junija Rastića u kontekstu drugih zbivanja spominju nave i galije, a najzanimljivija je za nas vijest o onoj floti koja je “1038.” dovezla “*gran copia di pietre et calcina*” za gradnju tvrđave Lovrijenca. Činilo ju je “*25 galere, 30 navi, 50 barcozzi*”.<sup>46</sup>

Vidimo kako navedeni izvori spominju brod pod imenom *barcusium*, ali o

---

<sup>36</sup> SGS – SCS, 1987., str. 106, 183, 184, 188, 197, 214–216, 221, 224 – prevedeno: lađa; 224 – prevedeno: brod.

<sup>37</sup> SGS – SCS, 1987., str. 184 – nije prevedeno.

<sup>38</sup> SGS – SCS, 1987., str. 187, 188, 222–231 – prevedeno: brod; 222, 224, 227 – prevedeno: lađa.

<sup>39</sup> SGS – SCS, 1987., str. 188 – prevedeno: lađa mala/velika; 215, 221, 222, 227, 228 – prevedeno: brod.

<sup>40</sup> SGS – SCS, 1987., str. 216 – prevedeno: čamac.

<sup>41</sup> SGS – SCS, 1987., str. 220 – prevedeno: brod.

<sup>42</sup> *Zadarski statut*, preveli i obradili Josip Kolanović – Mate Križman, Zadar, 1997., str. 398–403 (dalje ZS).

<sup>43</sup> ZS, 1997., str. 288.

<sup>44</sup> Miha Madijev de BARBAZANIS, Incipit historia, edidit V. Brunelli, *Programma dell' I. R. Ginnasio superiore di prima classe in Zara*, XXII., Zadar, 1878., str. 13, 19, 20, 21, 25, 27, 31, 34, 37, 59.

<sup>45</sup> Osim spomenutih navodi “*vachetas*”, “*taredis*”. Vidi: A. DANDOLO, 1939., str. 221, 251, 270, 273, 276, 277, 286, 288, 292, 296–300, 308.

<sup>46</sup> *Annales Ragusini anonymi item Nicolai de Ragnina*, 1883., str. 199, 212; *Chronica ragusina Junii Restii item Joannis Gundulæ*, digessit Natko Nodilo, Monumenta spectantia historiam Slavorum meridionalium, 25, Zagreb, 1893., str. 56, 57, 388.



njegovu izgledu ne donose gotovo ništa. Međutim, dva stoljeća kasnije zabilježeno je da je riječ o brodu s dva jarbola, dva latinska jedra; dugom do 17,5 m, širokom do 5,3 m i visokom 2,3 m.<sup>47</sup> Znakovito je da se veliki barkozij ponekad naziva i mala nava, što govori o njihovim vrlo sličnim konstrukcijskim osobinama. S obzirom na pomoračku konzervativnost, ti podatci, iako kasniji tridesetak do dvjesto godina, govore da su manja plovila mogla biti tih spomenutih tipova. Drugo plovilo koje je moglo biti u sastavu Andrijine flote je *banson*. Od veličina nosivosti u Zadarskom statutu, prije bi odabrali manje, zbog vremenskog odmaka od stotinu godina, tijekom kojeg je postala uobičajena gradnja plovila većih dimenzija.

### 6. Ikonografija

Što nam govore sačuvani ikonografski prikazi brodova tog doba? Oni su na hrvatskoj obali sasvim rijetki, a tek su u sljedećim stoljećima češća pojava. Crteži iz crkvice sv. Luke kod Donjeg Humca na otoku Braču nedvojbeno predstavljaju jednu od lađa koje svrstavamo među *naves longas*. Zbog dva jarbola prije bi predstavljale plovilo s početka 13. ili barem s kraja 12. st., ali svakako nije riječ o nekoj od onih liburni koje spominje Toma.<sup>48</sup> Za naš slučaj mnogo je vrijedniji prikaz lađe iz Vrbuške kod Vrbnika na otoku Krku. Ovdje se nedvojbeno radi o *nave oneraria*, s trbušastim trupom, trima jarbolima i visokom krmenom kulom. K tomu je opremljena krmenim veslima, što sve samo govori u prilog starosti i najvjerojatnijoj dataciji u 13. st. (vidi sl. 3).<sup>49</sup> Preskočit ćemo druge prikaze u kronološkom redu i zadržati se više na poznatom prizoru sa škrinje sv. Šimuna iz 1380. godine u Zadru. Zanimljiv prikaz trgovačkog broda u oluji prije svega govori o pomoračkoj i brodograditeljskoj konzervativnosti. Brodska su kormila, naime, još krajem 14. st. bila dva vesla. Budući da ima dva jarbola s latinskim jedrima, visoku krmu s nadgrađem i povišeni pramac, riječ je o navi ili većem barkoziju. Petricioli, doduše, stavlja upitnik na izvornost umjetnikova prikaza, jer ga povezuje s jednim djelom Pizanca Giovannija di Balduccia (~1318. – ~1349.).<sup>50</sup>

Međutim, pokazalo se da unajmljenih nava, barkozija i drugih lađa, kako onih mletačkih, tako i onih iz drugih jadranskih gradova, nije bilo dovoljno da bi se jednokratno mogli prevesti svi pridošli križari i hodočasnici – Toma spominje “više od deset tisuća konjanika, izuzevši mnoštvo prostih”. Teško se othrvati dojmu da Toma

---

<sup>47</sup> S. VEKARIĆ, 1997., str. 58, 68.

<sup>48</sup> Duško KEČKEMET, Naša stara pomorska ikonografija, *Pomorski zbornik*, I, Zagreb, 1962., str. 560, 561; Mithad KOZLIČIĆ, *Izložba “Brod istočne obale Jadrana u starom i srednjem vijeku”*, Kaštel Novi, 1991., str. 22. Tu bi se stvarno moglo raditi o omiškoj sageni, kako kažu autori, jer je Toma kod liburne izričito naveo kljun probojac kao konstruktivni dio, a njega na crtežu ne vidimo. Vidi: THOMAS A., 1894., str. 193.

<sup>49</sup> D. KEČKEMET, 1962., str. 561, 562; M. KOZLIČIĆ, 1991., str. 22.

<sup>50</sup> D. KEČKEMET, 1962., str. 561, 564; Ivo PETRICIOLI, *Škrinja sv. Šimuna u Zadru*, 1983., str. 19, sl. 4. Ne slažem se s Kečkemetom koji kaže da su jedra križna, jer su vidljivi slijeva nadesno sve kraći prošivi prednjeg jedra, što govori o njegovom trokutnom obliku.

pretjeruje s tolikim konjaništvom. Ako se sjetimo broja konja francuskog kralja 1190., ili križarskih barunâ 1202. god., te znajući razmjere Ugarske prema tim zemljama, bez dvojbe ćemo srezati napuhane Tomine navode na najviše 2000 konjanika. Tu nam idu u prilog i drugi, iako škrti i fragmentarni podatci – prvenstveno oni o brodovima. Ako znamo da je u Veneciji osigurao samo 10 velikih nava, ni uz najdobrohotniju procjenu ne možemo očekivati da je Andrijina križarska flota zajedno s brodovima drugih jadranskih gradova premašivala ukupno pedeset lađa – različitih veličina. Uz omjer 20 većih nava i 30 manjih lađa, znajući njihove prethodno navedene veličine, dolazimo do utemeljene pretpostavke da se u lađe moglo odjednom ukrcati 4250–6500 ljudi i oko 1000 konja.<sup>51</sup> Ne smijemo pritom zaboraviti na prijeko potrebnu hranu za ljude i za konje te na ratnu opremu. Naposljetku, potvrdu ovom proračunu koji ruši Tomine podatke, nalazimo i u autora koji govore o brojnosti križarske vojske u Palestini.<sup>52</sup> K tomu također treba dojetnuti i navode o brojnosti ugarske vojske iz prethodnih ratova.<sup>53</sup>

---

<sup>51</sup> K. KUŽIĆ, 2003., str. 56. Jako je nezahvalno određivati broj pojedinih vrsta lađa i njihovu veličinu te na temelju toga kapacitete jednokratnog prevoženja. Opet se, stoga, moramo osvrnuti na podatke vezane za Četvrti pohod. Tamo u fazi pregovora Villehardouin govori o brodovima za 4500 konja i 33.500 križara. Kasnije de Clari barata s brojevima od 1000 vitezova i 50–60 tisuća pješaka nazočnih prije isplovljenja flote. U svezi s posljednjom brojkom, još jednom se potvrđuje razlika u sagledavanju cjeline između velikaša i malog križara, pa tu de Clarijevu brojku možemo uzeti sa zadržkom i svesti na 15–20 tisuća pješaka. Dakle, ta križarska vojska, bez mletačkog udjela (50 galija), ukrcala se, zavisno od pojedinog autora, na 162 – 190 – 260 – 430 brodova. Na jednom mjestu nalazimo i navod da se 500 bjegunaca pod Zadrom ukrcalo na jednu lađu. Važan je i podatak o “više od trista kamenobacača i katapulta i u velikom mnoštvu strojeva svih vrsta” ukrcanih na lađe. Vidi o tome: *Tri starofrancuske hronike...*, 1951., str. 91, 105, 122, 141. Prema prvom broju lađa dobili bismo oko 100–130, prema drugom 85–110 osoba po plovidlu. Usporedi također Richardovo brodovlje: *Three old French chronicles...*, 1939., str. 15 – “... *An hundred and seven ships were counted there, besides those that later followed, which all held their course hard after the others...*”

<sup>52</sup> R. RÖHRICHT, 1891., str. 34. Navodi se 2000 vitezova i 1000 drugih konjanika.

<sup>53</sup> György GYÖRFFY, Einwohnerzahl und Bevölkerungsdichte in Ungarn bis zum Anfang des XIV. Jahrhunderts, *Studia historica Academiae scientiarum Hungaricae*, 42, Budapest, 1960., str. 13. Vojska pokrenuta 1167. protiv Bizanta brojala je oko 15000 vojnika – pješaka i konjanika. Sada možemo dovršiti i osvrtno na opskrbništvo koje je glavninu tereta dopremilo u spomenutim zapregama. Potrebna su nam dva čimbenika: predviđeno trajanje ratnih operacija i broj osoba uključenih u njih. Uzmemo li prvo Tomine podatke, doći ćemo do broja od 16.000 kola za tromjesečno ratovanje ili 32.000 kola za polugodišnji pohod. Tominih “više od deset tisuća konjanika, izuzevši mnoštvo prostih” dalo bi uz omjer 1:3 broj od 40 tisuća ljudi. Prema spomenutoj orijentacijskoj jedinici, dobivaju se te fantastične i neodržive brojke. Pa čak i za jednomjesečni angažman trebalo bi osigurati oko 5300 zaprega, odnosno 10.600 volova. Nakon tih frapantnih i neodrživih veličina, poslužiti ćemo se našim procjenama. Za spomenutih 4250–6500 ukrcanih križara te za one koji nisu našli mjesta – ukupno oko 10 tisuća osoba, trebao je kralj Andrija osigurati u prvom slučaju 4000 zaprega, a u drugom 8000 zaprega, što su također goleme veličine. Ostaje nam i broj od oko 1300 zaprega za jednomjesečni pohod.

## 7. Splitska luka

Kako je izgledala tadašnja splitska luka, tj. kakve su bile mogućnosti pristajanja brodova namijenjenih za prijevoz križara? Ponajprije valja kazati da je od svih luka na istočnoj obali Jadrana, a koje je Andrija mogao rabiti za ukrcaj križara, Split bio najpovoljniji. Naime, svakako stoji tvrdnja da je zadarska luka bila najprostranija,<sup>54</sup> a k tomu okruživalo ju je bogato zaleđe, ali Zadar je bio u mletačkim rukama. S druge strane, Dubrovnik je bio predaleko, a Trogir, Šibenik, Nin i Senj bili su premaleni ili smješteni u okolici koja nije mogla primiti veći broj križara i hodočasnika.<sup>55</sup> Ostao je, dakle, kao neminovni izlaz Split i njegova luka podno južne fasade Dioklecijanove palače. Pročelje palače okrenuto prema moru dugo je oko 181 m i u cijeloj dužini ispred njega bila je ozidana obala zaštićena lukobranom. Dalje od jugozapadne kule obala nije bila izgrađena (vidi sl. 4). Izobate unutar zaštićenog lučkog prostora kretale su se od 1 m kod jugoistočne, biskupove kule, do 4 m uz lukobran.<sup>56</sup> Svi navedeni podatci govore da je tadašnja splitska luka pružala većini brodova mogućnost bočnog pristajanja i ukrcaja križara, konja i tereta. Postoji pak mogućnost da su na nekim dijelovima obale, a i same luke postavljeni izbačeni provizorni drveni gatovi radi ukrcaja na plovila većega gaza.<sup>57</sup>

Konačno, ratna oprema, konji i hrana ukrcani su na nave i manje brodove, a također i dio križarske vojske, zajedno s biskupima, velikašima i kraljem Andrijom. Budući da za sve pristigle nije bilo mjesta u brodovima koji su čekali u splitskoj luci, oni su se najvećim dijelom vratili kućama, a dio je ostao čekati na ukrcaj iduće godine. Kralju je nedvojbeno dodijeljen *paradisus* – luksuznije opremljeni i pregrađeni krmeni prostor na nekoj većoj navi, a adekvatno ugledu, slične prostore na drugim navama, barkozijima i banzonima dobila su i ostala svjetovna i duhovna gospoda. Obični križari bili su smješteni u potpalublju ili pod pramčanim palubama – *ponsu* i *superponsu*, ili pak krmenima – *bannisu* i *superbannisu*. Najsiromašniji su dobili mjesto na otvorenoj gornjoj palubi, od jarbola prema pramcu.<sup>58</sup> Na kraju, konjušari su putovali zajedno s konjima svojih gospodara na *uissier*-ima.

Križarska flota sastavljena od velikih i malih nava, odnosno *uissier*-a, barkozija i banzona isplovila je praćena dvjema galijama koje su im dali Splicići da ih štite do

---

<sup>54</sup> Ivo PETRICIOLI, Urbanistički razvoj zadarske luke, *Pomorski zbornik*, II, Zagreb, 1962., str. 1454, 1455.

<sup>55</sup> G. NOVAK, 1962., str. 170; K. KUŽIĆ, 2003., str. 88.

<sup>56</sup> Duško KEČKEMET, Urbanistički razvoj splitske luke, *Pomorski zbornik*, II, Zagreb, 1962., str. 1394, 1397, 1399. Može se postaviti pitanje što je s općepoznatim glacioeustatičkim pozitivnim gibanjem morske površine te koliko se on odrazio na lučke gabarite. U proteklih gotovo 700 godina more se izdiglo oko 76 cm. Vidi: Josip ROGLIĆ, Reljef naše obale, *Pomorski zbornik*, I, Zagreb, 1962., str. 10.

<sup>57</sup> Usp.: Lukša BERITIĆ, Urbanizam dubrovačkih luka, *Pomorski zbornik*, II, Zagreb, 1962., str. 1384.

<sup>58</sup> H. DELBRÜCK, 1907., 337; *Pomorska enciklopedija*, 1, 1972., str. 463.

Drača.<sup>59</sup> Iz toga se može naslutiti da u sastavu Andrijinog brodovlja, osim tih dvaju, nije bilo drugih namjenskih ratnih brodova. Mnogo kasnije, u “Kronici otoka Brača” iz 17. stoljeća sačuvan je krajnje sumnjiv navod o pridruživanju “nekoliko brodova s bračkim vojnicima” križarskoj floti.<sup>60</sup>

Nakon plovidbe, tijekom koje je zacijelo doticala Krf, Modon (na Peloponezu) i Kandiju (na Kreti), pomorska uporišta koja su Mlečani stekli nakon tzv. Četvrtoga križarskog pohoda, Andrijina je raznorodna flota početkom listopada pristala na Cipru, a malo kasnije u Akonu. Nije sasvim sigurno koliko je trajala ta plovidba, ali znamo iz suvremenih vrela da je križarski kolega kralja Andrije, austrijski vojvoda Leopold VI. stigao u Palestinu za ono doba nečuveno kratko vrijeme od 16 dana.<sup>61</sup> Budući da su Andrijini brodovi bili raznih tipova, moglo bi se računati s dužim trajanjem. Za usporedbu možemo uzeti i trajanje plovidbe frizijske flote sastavljene od koga, koja je isplovila iz Sirakuze 6. travnja, a u Akon stigla 26. travnja 1218. godine.<sup>62</sup>

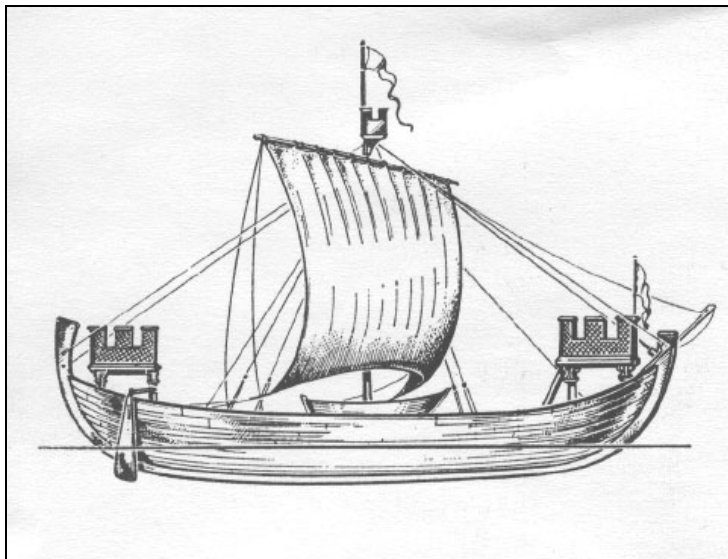
---

<sup>59</sup> THOMAS A., 1894., str. 90, 91; R. RÖHRICHT, 1891., str. 25. Kakve su mogle biti splitske galije? Tadašnja galija bila je tipa sensila, a mjerila je oko 40 m u dužinu i do 5 m u širinu.

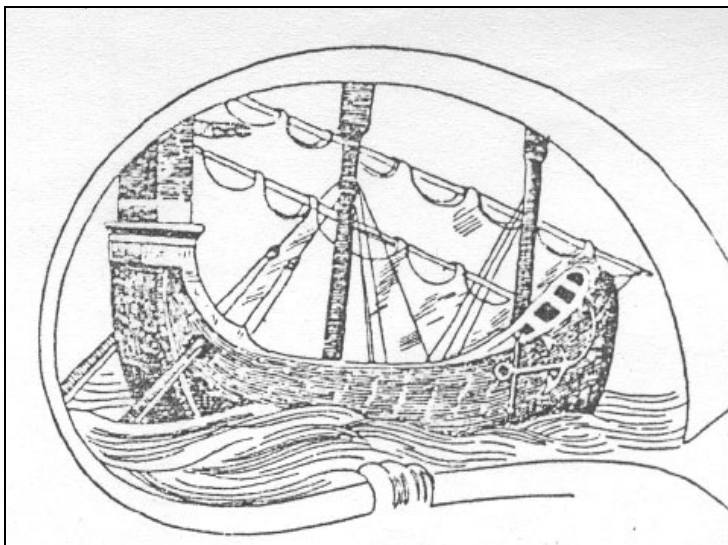
<sup>60</sup> VICKO PRODIĆ, Kronika otoka Brača, preveo Josip Posedel, *Legende i kronike*, Split, 1977., str. 246, 247. Prodić (1628.–1663.) je, poznavajući Tomino djelo, a pod utjecajem aktualnog Kandijskog rata, htio doprinijeti slavi svog zavičaja. Vidi: K. KUŽIĆ, 2003., str. 59.

<sup>61</sup> *Monumenta Germaniae historica*, IX., Hannover, 1851., str. 622 – “... 1217. Rex Ungarie Andreas et Liupoldus dux Austrie et Styrie cum aliis quam plurimis ad terram promissionis tendunt. Idem dux Liupoldus transfretavit mare 16 diebus, Deo protegente, quod antea valde inauditum erat...”; R. RÖHRICHT, 1891., str. 25.

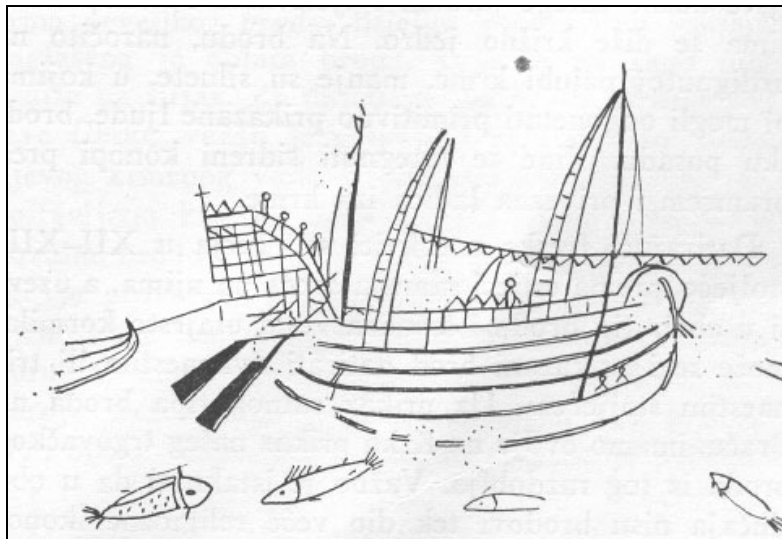
<sup>62</sup> Hermann HOOGEWEG, Der Kreuzzug von Damiette 1218–1221., *Mittheilungen des Instituts für oesterreichische Geschichtsforschung*, VIII., Innsbruck, 1887., str. 190, bilj. 1.



Sl. 1. Idealni prikaz atlantske nave s kraja 12. stoljeća



Sl. 2. Prikaz nave s kraja 12. ili početka 13. stoljeća  
(prema: M. VOCINO, *La nave nel tempo*, Milano, 1927.)



Sl. 3. Prikaz broda iz Vrbuške na otoku Krku



Sl. 4. Stara splitska luka podno zapadnog dijela južnog pročelja Dioklecijanove palače (prema: Robert ADAM, *Ruins of the palace of the emperor Diocletian in Spalatro*, London, 1764. /napomena: računalnom obradom uklonjen je šator, osobe iz prednjeg plana Adamove gravure i toranj mletačkog kaštela na kraju obale/)

*Krešimir KUŽIĆ: WHAT SHIPS TRANSPORTED  
KING ANDRIA'S II CRUSADERS IN 1217?*

*Summary*

In an article divided into seven sections: *War Campaigns, Transport by Ships, Development of Ships, Andria's Campaign, Contracted Ships, Iconography, The Split Harbour*, supported by numerous evidence, a hypothesis is put forward concerning the kind of ships which transported the crusaders of the Hungarian and Croatian king Andria.

The crusades were the pinnacle of the organizational, and not only military, skills of Medieval European feudal society. In direct association with them we see the development of maritime merchant republics, primarily Genova and Venice. This enabled the Crusade military officers to use, from the Third campaign in 1189, sea routes for the transport of troops to their destination in the Levant. The vigorous growth of maritime trade brought about the development of ships and ship-building although the sudden abandonment of a particular type of ship or its mode of construction never took place. The characteristic merchant ship of the time was the "nava", a stocky, belly-like ship with two decks and two masts equipped with Latin sails. During the 12<sup>th</sup> century its capacity was 200t while later examples reach up to 500t. Its subclass was a ship for the transportation of horses called after the French *huissier* or in Italian *usciera*. The Hungarian and Croatian king Andria II collected his army in the summer of 1217 and arrived with it in the city of Split. Ships which he had partially rented from Venice, partially from Ancona, Zadar and other cities on the Adriatic awaited him there. The contract stipulated the capacities of the ships from 143 to 238t. Going by the evidence of the earlier, Fourth campaign in 1202, these ships were "navas" and *huissiers*. Although it is not listed, other ships could have been "barkozis" and "banzonis" because such ships, although smaller than the navas, were used in maritime trade with the Levant. They are mentioned in numerous documents of the coastal cities of Zadar, Split and Dubrovnik as well as by the chroniclers of the time. A number of drawings of these ships have been preserved in Croatia, the best being the one from Vrbuška on the island of Krk – probably depicting a "nava" or a larger "barcusium". The Split harbor of the time was very suitable for loading such a large number of people and military machines because it had a solidly constructed pier with sea depths which allowed the putting to shore of large ships. Relying on calculations a possible number of around 20 larger "navas" and around 30 other types of ships was reached with which, sailing out at the end of September, king Andria transported his crusaders to Akon.