

Марија КОЦИЋ
Стипендиста МНТР
Универзитет у Београду
Филозофски факултет
Одељење за историју
Београд

БИТКА КОД ЛЕПАНТА КАО ПРЕКРЕТНИЦА У ОДНОСИМА НА МЕДИТЕРАНУ*

Апстракт: У раду су анализирани економске прилике и њихов утицај на поморску снагу зараћених страна у Кипарском рату (1570-1573). Битка код Лепанта представљена је као исход деловања дугогодишњих трендова, који су током скоријих истраживања уочени на Медитерану. Без сумње најзначајнију последицу ове битке представља њеним исходом створена диспропорција у поморској снази зараћених страна. Управо она је од суштинске важности у оцењивању улоге битке код Лепанта у даљим дешавањима на Медитерану.

Кључне речи: Медитеран, кипарски рат, битка код Лепанта, фискални милитаризам.

Одвојивши Кипар за свој ратни циљ Османлије су веровале да ће ово острво брзо и лако преотети од Венеције. Сукоб који је требало да почне и оконча се између ова два противника, увлачењем Шпаније и папе добио је размере које су обухватиле цео простор Медитерана. На почетку овог рата Османлије су брзо напредовале. Највећи догађај, међутим, десио се на почетку друге године ратова-

* Рад настао као резултат истраживања на пројекту Министарства за науку и технолошки развој *Модернизација западног Балкана* (Ев. бр. 147017).

ња, сударом двеју флота код Лепанта 7. октобра 1571. Уплитање Шпаније у потпуности је бацило у засенак почетна ратовања Венеције и Османског царства, услед чега се рат на Медитерану одужио до 1580. Овај други сукоб, подупрет верским и идеолошким мотивима представљао је по Фернану Броделу “спољашњи” рат. До главног судара у њему дошло је на самој граничној линији “два света” у којој је Лепант, због свог стратешког положаја, заузимао значајно место.¹

¹ У раду је коришћена следећа литература: М. Arıkan, *Relaciones entre España Imperial y el Imperio Otomano durante los siglos XVI – XVII*, *España y la Cultura Hispánica en el Sureste Europeo*, Atenas 2000, 99-109; F. Brodel, *Mediteran i mediteranski svet u doba Filipa II*, I-II, *Geopoetika CID*, Podgorica – Beograd 2001; P. Brummet, *The Ottomans as a World Power: What we don't know about Ottoman Sea-power*, *The Ottomans and the Sea*, пр. К. Fleet, *Oriente Moderno* 20 (81), n.s. 1(2001), 1-21; J. F. Guilmartin, *Lepanto: The Battle that Saved Christendom?*, *Autour de Lépante: Guerre et Géostratégie en Méditerranée au Tournant des XVIe et XVIIe Siecles*, Paris 22-24 October 2001; Исти, *The Tactics of the Battle of Lepanto Clarified: The Impact of Social, Economic and Political Factors on Sixteenth Century Galley Warfare*, *New Aspects of Naval History*, Selected Papers Presented at the Fourth Naval History Symposium, United States Naval Institute, Annapolis, Maryland 1981, 41-64; *Economic and Social History of the Ottoman Empire Vol. I 1300-1600*, ed. H. Inalcik, Cambridge University Press, Cambridge 1994; E. Zachariadou, *Notes on the Subaşı and the Early Sancakbeyis of Gelibolu*, *The Kapudan Pasha his Office and Domain*, *Halcyon Days in Crete IV*, A Symposium Held in Rethymon 7-9 January 2000, Crete University Press, Rethymon 2002, 60-68; C. Imber, *Before the Kapudan Pashas: Sea Power and the Emergence of the Ottoman Empire*, *The Kapudan Pasha his Office and Domain*, 49-59; Исти, *The Navy of Suleyman the Magnificent*, *Arhivum Ottomanicum* 6 (1980), 211-282; Исти, *Studies in Ottoman History and Law*, The ISIS Press, Istanbul 1996; Исти, *The Ottoman Empire, 1300 – 1650, Structure of Power*, Basingstoke – New York: Palgrave Macmillan 2002; X. Иналцик, *Османско царство. Класично доба*, Утопија, Београд 2003; F. C Lane, *Venetian Shipping during the Commercial Revolution*, *Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, пр. В. Pullan, Methuen & Co ltd., Suffolk 1968, 22-46; G. Novak, *Jadransko more u sukobima i borbama kroz stoljeća*, *Vojno delo*, Beograd 1962; L. Pezzolo, *Stato, guerra e finanza nella Repubblica di Venezia fra Medioevo e prima eta Moderna*, *Mediterraneo in Armi (secc. XV-XVIII)*, I-II, пр. R. Cancila, Palermo 2007, I, 67-112; J. Радонић, *Дубровачка акта и повеље*, књ. II, св. 2, СКА, Београд 1938; R. Romano, *Economic Aspects of the Construction of Warships in Venice in the Sixteenth Century*, *Crisis and Change in the Venetian Economy*, 59-87; N. Samardžić, *Istorija Španije*, Plato, Beograd 2005²; Исти, *La España Imperial y el Sureste Europeo (1519-1556)*, *España y la Cultura Hispánica en el Sureste Europeo*, 91-97; P. Самарцић, *Купарски рат*, ИСН 3-1, СКЗ, Београд 1993, 202-213; Исти, *Мехмед Соколовић*, СКЗ, Београд 1971; *Ibrahim Alaj-*

Главни показатељ поморске снаге једне државе огледа се у броју бродова, њиховом квалитету и одржавању. Највећи утицај на развој османске бродоградње извршило је млетачко поморство. Деловање је, међутим, било обострано. Иако је у техничком погледу Венеција била супериорнија, јачање османске флоте подстакло је временом и њу саму да одговори на ову претњу, што је она учинила изградњом бродова носивости између 600 и 700 тона.² Османска снага потицала је од изобиља природних ресурса, који су могли да подрже милитаристичку структуру развијану вековима у овој држави. Богато шумама, људством за посаду, организованом производњом материјала потребног за изградњу бродова, Османско царство могло је да одговори свим захтевима. Шпанија је била принуђена да добавља платно за једра из Низоземске. Оно је транспортовано преко Француске или у близини њене обале. Ови товари су због ратног стања ретко када стизали на време. Османско царство, међутим, није имало оваквих проблема. Свега је било у границама државе, због чега она, сем у изузетним случајевима, није зависила од увоза са стране.

Тешкоћа коју су све медитеранске државе искусиле крајем XVI века, везана за снабдевање дрвеном грађом,³ заобишла је османску. Шумом богата област у северозападној Анадолији била је непресушни извор овог материјала. Главни снабдевачи цариградског арсенала платном за једра током XVI века биле су јужна Грчка и за-

begović Pečevića. Historija 1520-1576, I-II, превод F. Nametak, El-Kalem, Sarajevo 2002; V. Favaro, *La Escuadra de Galeras del Regno di Sicilia: Construzione, armamento, amministrazione (XVI secolo)*, *Mediterraneo in Armi (secc. XV-XVIII)*, I, 289-313; Иста, *Monitioni, Vettovaglie et Dinari. Il Contributo della Sicilia alla politica Mediterranea di Filippo II*, *Mediterranea. Ricerche Storiche*, Anno IV, dicembre 2007, 437-456; P. Fodor, *The organization of the defence in the easter Mediterranean (end of the 16th century)*, *The Kapudan Pasha his Office and Domain*, 87-94; R. Cancila, *Introduzione. Il Mediterraneo Assediato*, *Mediterraneo in Armi (secc. XV-XVIII)*, I, 7- 66; A. Hess, *The Battle of Lepanto and ist Place in Mediterranean Histori*, *Past and Present* 57 (1972); O. Yildirim, *La Battaglia di Lepanto e il suo Impatto sulla Storia e sulla Storiografia Ottomane*, *Papa Pio V nella societe e nella politica del suo tempe*, Bologna: Il Mulino, 2005, 321-352; Енглеска верзија: O. Yildirim, *The Battle of Lepanto and its Impact on Ottoman History and Historiography*, *Mediterranea: Ricerche Storiche*, Anno 5, (Januar 2006), 533-556.

² F. C. Lane, *Venetian Shipping during the Commercial Revolution*, 29.

³ L. Pezzolo, *Stato, guerra e finanza nella Repubblica di Venezia*, 78.

падна Анадолија, али се оно добављало и из Египта.⁴ Самсун је важио за највећег произвођача конопље, од које су израђивана ужад, али је у арсенале допремана и конопља из Тракије.⁵ Кучина је стизала из санџака Коџаели, као и из других области где се она производила.⁶ За изградњу бродског трупа било је потребно доста гвожђа. Највећи део овог метала потицао је из анадолских рудника и из ливнице у Самокову (Бугарска). Смола је допремана из Валоне у Албанији, али услед велике потражње из и Сирије.⁷ Лоја је било у изобиљу, тако да његова набавка државној управи није причињавала никакав проблем.

Медитеранским водама током XVI века пловили су бродови различите намене, тонаже и квалитета. Њихова основна класификација на трговачке и ратне, како је пракса показала, није у свим случајевима стриктно поштована. Многи бродови грађени за потребе ратне флоте у мирно доба коришћени су и за транспорт робе. Током XVI века Млечани су своје трговачке галије користили за транспорт зачина и друге драгоцене робе, али су и округли бродови чинили значајан део њихове трговачке флоте.⁸ Током целог XVI века галија је коришћена као главни тип ратног брода. Сходно захтевима временом редовно је опремана артиљеријом, која је стекла велики значај у поморском ратовању. Ово доба није донело значајне техничке новине у поморству, за разлику од XVII века, када је под утицајем прекоокеанске пловидбе и бродоградитељство остварило велики успон.⁹

⁴ С. Imber, *The Navy of Suleyman the Magnificent*, 231.

⁵ Исто, 233.

⁶ Исто, 233-234.

⁷ Исто, 234-235.

⁸ Округли бродови били су виши и шири и потпуно су зависили од једара, док су трговачке галије биле ниже и уже и покретане су веслима. Најзначајнији тип округлог брода биле су португалске коке, које су своју дефинитивну форму стекле крајем XV века.

⁹ У османским изворима може се наићи на помен различитих типова бродова, од којих је сваки имао своју намену. Барча (*barça*) био је теретни брод, једна врста транспортера. Баштарда (*baştarda*), као османски еквивалент италијанске бастарде, представљала је тешку галију са 26 или више веслачких клупа са сваке стране. Кока (*köke*) изворно португалски брод, коришћен је у XIV и XV веку углавном као ратни брод, мада се у појединим случајевима њиме могла превозити и роба. Фуста (*fusta*) је тип галије мале носивости и веће покретљивости. Мавна (*mavna*) је

Прва османска поморска база налазила се у Галипољу, које је освојено 1354. За арсенал у овом граду везан је и почетак организовања османске морнарице. Ово по последњим истраживањима пада почетком XV века када је санџак-бег Галипоља био именован за заповедника свих поморских снага (капудан-паша).¹⁰ И поред тога, прекретницу у развоју поморства у овој држави представља освајање Цариграда. У прилог томе говори и став Колина Имбера да “све до 1450. поморство није било важно Османлијама. Тек након освајања Цариграда 1453. потреба да се прехрани велики град и снабдевају тржнице преко прекоморске трговине и заштите поморски путеви до града постали су од суштинске важности. Пре овога је једино контрола над Мореузима била важна”.¹¹ Након освајања Цариграда, у његовом предграђу Галати саграђен је највећи арсенал у држави. Он је 1522. располагао са 114 докова, али је до 1557. проширен на 123, са капацитетом од 250 бродова, који су у њему могли да презиме.¹² Постојали су и арсенали у Синопи и Измиру, али они никада нису стекли значај који су имали арсенали у Галати и Галипољу.

Питање квалитета и квантитета поморских снага којима располаже једна држава значајно је за утврђивање правог стања развоја поморства у њој. Квантитет свакако представља једно од главних обележја османског поморства. У походима које је држава предузимала током XV века, учествовао је велики број бродова. У флоти ко-

османски еквивалент за галеацу, која је по конструкцији представља врсту галије са 3 јарбола и 32 или више веслачких клупа, опремљена артиљеријом. Галеаца се појавила у време Кипарског рата, а убрзо су и Османлије почеле са њеном градњом. Кадирга (*kadirga*) је османски назив за галију. Коришћена је као стандардни медитерански ратни брод до XVII века. Она је била опремљена најчешће једним или са два јарбола. Галеота (*kalyota*) је врста лаке галије са 16 до 24 весла са сваке стране. Грипар (*gripar*), као мања верзија галеона, био је посебно популаран током XIV и XV века. Карамурсел (*karamürsel*) је једрењак мале носивости, а коришћен је на Леванту углавном као теретни брод. За превоз коњице до неког одредишта служила је паландарија (*at gemisi*), која је значајна по томе што је у унутрашњости имала издвојен простор намењен смештају коња. Овај тип брода користиле су једино Османлије. Калјон (*kalyon*) је стандардни османски израз за галеон, који се почео користити од краја XVI века.

¹⁰ E. Zachariadou, *Notes on the Subaşıs*, 60-68.

¹¹ C. Imber, *Before the Kapudan Pashas*, 59.

¹² C. Imber, *The Navy of Suleyman the Magnificent*, 239.

ја је пловила 1455. ка Лезбосу било је “25 ратних бродова са по три реда весала са сваке стране, 50 ратних бродова са по два реда и више од 100 лакших бродова, укупно око 180 бродова”.¹³ Међутим, ово није значило да су Османлије, иако су прихватале достигнућа у бродоградњи својих западних суседа, њих успеле у потпуности да искористе, или даље усаврше. Једном речју, они нису ничим допринели развоју бродоградитељске технике. Управо се у овој чињеници може распознати да ова држава није била предодређена да постане поморска велесила. Путници са Запада, савременици великог успона османске морнарице, углавном су делили негативна мишљења у вези са квалитетом османских бродова. Млечани Марко Минио (1522) и Данијел Лудовиси (1534) извештавали су дужда о томе како су они лоше грађени, али и лоше одржавани. За ове бродове Жан Шесно истицао је (1547) да су спорији у односу на хришћанске бродове. Нешто касније Алесандро Барбариго (1558) запазио је недостатак вештине код занатлија који су радили у Арсеналу.¹⁴ Османска морнарица одржавана је искључиво напорима целог управног система. Због тога су организација рада у арсеналима, прибављање материјала и регрутовање морнара постали предмет строге државне контроле.

Шеснаести век био је доба европске историје у коме су се појавили замци модерне државе. На почетку овог века будуће националне државе представљале су само скуп територија обједињених интересима, које је дефинисао владар и круг људи окупљени око њега. Такво је било царство Карла V, али ни османска држава по структури није била кохерентнија. Велики конгломерат народа са својим традицијама и властитим историјама, спојени под јединственом круном, представљали су главна обележја ових држава. Веза која их је најефикасније спајала била је вера и на њој утемељена владарска идеологија. На античком Медитерану уплитање идеологије и религије биле су и остале непознате димензије у ратовању. Хришћани су први увели концепт који је определио борбу на медитеранској пучини у наредним вековима – да је хришћанство права вера, а остале лажне. Западне арапске државе у доба успона, који је уследило након распада Абасидског калифата, су на овај изазов одговориле

¹³ E. Zachariadou, *Notes on the Subaşiş*, 64.

¹⁴ C. Imber, *The Navy of Suleyman the Magnificent*, 225.

дајући својој вери примат над другим. Османлије су у време стварања своје државе прихватиле и даље развијале ову концепцију. Ислам је делио постојећу екумену на свет Ислама и свет рата, градећи државну идеологију на ова два екстремна стуба заговаране концепције властитог империјализма. Стални страх, измишљање непријатеља и нетолеранција, насупрот “различитости” и космополитизму представљају главне одлике односа развијаних на Медитерану почетком модерног доба. У таквој атмосфери борба против неверника није била само праведна, већ и света.

Шпанија је кроз цео XVI век истицала своје право на одбрану хришћанства од исламске претње, која је ову државу притискала из неколико праваца. Проблем Мориска, касније решен веома радикалним мерама, био је, такође, у уској вези са исламском претњом. Шпанија је имала поседе и на Апенинском полуострву, од којих су најугроженији били Сицилија и Напуљска краљевина. Сплетом околности које је донео XVI век, борба на западном Медитерану добила је за владаре Шпаније форму “праведног” рата, заснованог на идеологији “легитимне одбране” од неверника. Одбрана северноафричких поседа, најзначајнијег фронта на коме су шпански владари настојали да потисну Ислам, значила је за исте и питање одбране њиховог личног угледа. Пут Лепанта којим су они кренули био је последица притисака Свете столице и дипломатских маневара Венеције.

У Кипарски рат Венеција је ушла највише инспирисана политиком одбране своје некадашње моћи и онога што јој је од ње преостало. “Силазак” Шарла VIII у Италију (1494) означио је нову фазу у историји Венеције. Од тада је она била принуђена да се стално ангажује на два фронта: првом, на Апенинском полуострву, где је током овог периода била у сталној офанзиви и другом фронту, Левант, на коме је од појаве Османлија она била у сталној дефанзиви. Нико до ње није знао боље да се окористи вером и крсташким походима за рачун својих интереса, остављајући другима да се побрину о “узвишеним циљевима”. Кипар и Крит представљали су знаке њене некадашње моћи, за које се она грчевито борила не из верских, већ из чисто трговачких интереса.

Идеологија цихада којој су се приклонили османски султани, заступала је став да се у одређеним, за то погодним тренуцима, апелује на обичног поданика да је предстојећи поход божије дело. У на-

мери да се нагласи верски моменат, обично је од врха улема¹⁵ тражена сагласност да се крене у рат. Од Малте (1565) у османском јавном мњењу остала је присутна плима верског одушевљења, која је мобилисала муслиманско становништво на освету. Кипар је био још један повод да се крене у нови цихад са већ припремљеном јавношћу. Султану Селиму хроничари потоњих генерација стављају у уста следеће речи:

“...када су се вести и о намерама неверника да нападну постале сваком познате, улема и цела муслиманска заједница установили су да је најприкладније и неопходно пронаћи и одмах напасти неверничку флоту како би сачували част наше вере и државе и заштитили Земљу Калифата, и када су муслимани доставили свој захтев подножју мог трона установио сам да је добар и неоспоран. Остајем непоколебљив у својој одлуци”¹⁶

И хришћанској страни Малта је донела нови талас верског ентузијазма. Међу витезовима св. Јована он је свакако био присутан, на шта су указала недавна истраживања.¹⁷

Стално присутан верски набој међу две поларизоване реалности Медитерана XVI века био је последица, али и узрок, сталном повећању медитеранских флота и стварању интересних сфера. Ово је карактеристика не само поморске политике Венеције, већ и Шпаније, али са друге стране, и одговор Османског царства. Одавно је уочена тенденција да се број активних галија на Медитерану кретао у зависности од војних и политичких тензија у овом региону, што пример Венеције доказује. Њена флота током треће деценије XVI века бројала је 25 галија, а тај брод је за време рата 1537-1540. порастао на 80. Током мирних година, које су потом уследиле, млетачка флота бројала је између 20 и 40 активних галија.¹⁸

Шездесете године XVI века обележене су повећањем флота свих држава на Медитерану. Ово је можда један од главних фактора,

¹⁵ Улема (*ulema*) – људи високо образовани у муслиманском канонском закону, традицији и теологији. На њеном челу налазио се шејх ул-ислам (*şeyh ül-islam*).

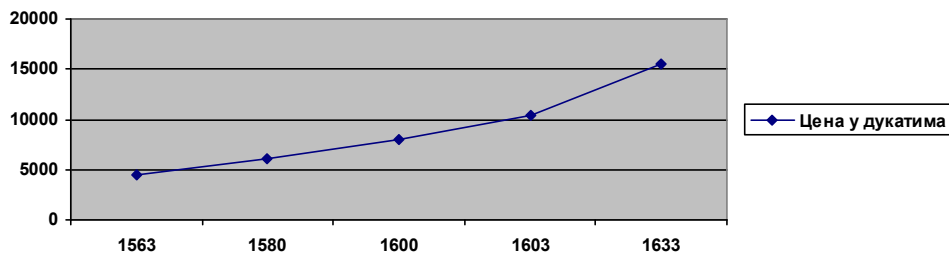
¹⁶ İ. H. Uzunçarşılı, *Kıbrıs Fethi ile Lepanto (İnebahtı) Muharebesi*, *Türkiyat Mecmuası* Vol. 3 (1935), doc. 31; цитат преузет из: O. Yildirim, *The Battle of Lepanto and its Impact*, 545-546.

¹⁷ R. Cancila, *Il Mediterraneo*, 47.

¹⁸ L. Pezzolo, *Stato, guerra e finanza nella Repubblica di Venezia*, 73.

чији је крајњи исход представљао Лепант. Повећана изградња бродова, њихово опремање и утврђивање истурених положаја, довели су до настанка новог система, одређеног као *фискални милитаризам*. Стављање у мобилност свих расположивих ресурса ради увећања војне и поморске ефикасности и стварање одговарајућег административног уређења представљају главне особине новог система који, по својој суштини, наговештава појаву модерне државе. Шпанска флота на Медитерану од тада се стално увећавала захваљујући програму обнове са којим се отпочело 1561, када је арсенал у Барселони био поново активиран. Три година касније медитеранска флота Шпаније бројала је између 90 и 102 галије.¹⁹ Повећање флоте и њене опреме у стопу је пратило и повећање опорезивања поданика. У новим околностима променила се и намена сакупљаног пореза. Тако је између 1548. и 1559. од пореза сакупљеног на Сицилији и у Напуљској краљевини свега 1,87% трошено у војне сврхе, да би 1561. чак 94% пореских средстава било предвиђено за војну потрошњу.²⁰

Графикон бр. 1; Цена лаке галије у Венецији 1563-1633.²¹



У истом периоду значајно су порасли трошкови изградње и опремања бродова. По Фернану Броделу издржавање једне галије стајало је 1560. исто колико и њена изградња – 6.000 дуката годишње.²² Како су године одмицале трошкови изградње и опремања

¹⁹ F. Brodel, *Mediterran*, II, 332.

²⁰ V. Favaro, *Monizioni, Vettovaglie et Dinari*, 442, 445.

²¹ Графикон је израђен на основу података преузетих из: R. Romano, *Economic Aspects of the Construction of Warships*, 81.

²² F. Brodel, *Mediterran*, II, 176.

бродова наставили су да расту. Почетком седамдесетих година XVI века укупна сума потребна за изградњу галије варирала је од 8.000 до 9.000 дуката, што је зависило, пре свега, од њене величине.²³ И у Венецији су трошкови изградње галије расли у истом периоду. Док је 1563. једна лака галија коштала Републику 4.416 дуката, већ 1580. опрема истог типа пловила износила је 6.042 дуката,²⁴ што значи да су трошкови порасли за 36,82%. Због тога се као општа тенденција може сматрати чињеница да се у свим медитеранским државама у периоду од 1534. до 1573. цена опреме и наоружавања флоте тро-струко повећала.²⁵

Кипарски рат Венеција је дочекала са изграђеним администра- тивним системом и консолидованим финансијама.²⁶ Током прве рат- не године она је била у стању да наоружа 140 галија, од којих су неке раније биле оштећене. За само 50 дана, услед опасности од осман- ског напада, Венеција је успела да опреми у потпуности 100 ратних бродова. Један њихов део чинила је резерва од раније поринутих бродских трупова, који су лежали запустели у Арсеналу. Наиме, 1524. млетачки Сенат донео је одлуку да повећа број бродова од 50 на 100, од којих се “25 имају поринути одмах”.²⁷ Иако саграђени, ве- ћи број ових бродова никада нису били коришћени. Ова резерва на- доместила је катастрофу, коју је септембра 1569. изазвала експлози- ја барута у Арсеналу. Захваљујући њој Венеција је 1570. располага- ла са 100 галија и 12 великих галија спремних за предстојећи рат.²⁸

У случају Османског царства за године Кипарског рата недо- стају подаци на основу којих би се могла утврдити цена једне по- морске експедиције. Сасвим је сигурно да је издржавање флоте мно- го коштало ову државу. Једина експедиција за коју постоје поуздани подаци односи се на поход на Нови (1539). За три месеца ангажова- ња флота састављена од 82 стандардне ратне галије, 58 тешких и 11 лаких галија, као и 4 брода за транспорт топова, Порта је била при- нуђена да издвоји, по Халилу Иналцику, 12 милиона акчи, или око

²³ V. Favaro, *La squadra de galeras del Regno di Sicilia*, 292.

²⁴ R. Romano, *Economic aspects of the Construction of Warships*, 81.

²⁵ F. Brodel, *Mediteran*, II, 177.

²⁶ L. Pezzolo, *Stato, guerra e finanza nella Repubblica di Venezia*, 92.

²⁷ Исто, 74.

²⁸ Исто, 77.

20.000 златних дуката. У наведену суму биле су укључене и наднице занатлија, које су износиле 8,481.880 акче.²⁹ У вези са поменутом кампањом Колин Имбер доноси детаљније податке. За период од 2. јуна до 31. августа благајна је потрошила 10 милиона акчи, или 180.000 дуката. У ову суму биле су урачунате и плате морнара и занатлија, који су градили бродове, али нису урачунати трошкови изградње бродовља и артиљерије.³⁰ Међутим, оба аутора слажу се у једном, за издржавање флоте на годишњем нивоу благајна је издвajaла око пола милиона дуката, што је огромна сума.

Табела бр. 1; Буџет Османског царства у периоду 1523-1583. год.³¹

Година	приход	расход	салдо
1523/24.	116.880	118.783	- 1.895
1524/25.	141.272	126.581	+ 14.691
1527/28.	277.244	150.228	+ 127.016
1546/47.	241.711	171.872	+ 69.839
1565/66.	183.088	189.675	- 6.569
1567/68.	384.544	221.532	+127.012
1582/83.	313.744	277.578	+ 36.166

Извор: Н. İnalçik, *Economic and Social History of the Ottoman Empire*, Vol. I, 99.

Османско царство почетком шездесетих година XVI века уживало је још увек у стабилним финансијама, док је благајна бележила искључиво позитиван салдо. Стварање система познатог у западној Европи као *фискални милитаризам* није дотакло османску државу која је настала као милитантна држава, у старту прилагодивши све своје ресурсе једином циљу – борби против неверника (цихад). Трансформације које су државни организми у западној Европи извршили у својој администрацији током прве половине XVI века да би се у шестој деценији истог нови систем издвојио као фискални милитаризам, Османско царство није морало да претрпи. Криза до које је дошло у његовим финансијама била је, пре свега, последица Лепанта и дугогодишњег рата на Медитерану. Уколико се разматра улога флоте у османским финансијама може се закључити да су њена организација, издржавање и активирање, могли лако да их доведу

²⁹ Н. İnalçik, *Economic and Social History of the Ottoman Empire*, Vol. I, 94.

³⁰ С. Imber, *The Navy of Suleyman the Magnificent*, 218.

³¹ У хиљадама акчи. У приходе нису укључени приходи од тимара.

у кризу. Једине године пре Лепанта када је османски буџет забележио негативан салдо биле су 1565. и 1566, године похода на Малту и Хиос. Издржавање флоте током Кипарског рата, велики губици код Лепанта и обнова флоте током зиме 1571/72, без сумње су негативно утицали на финансијску стабилност османске државе. Ову чињеницу истицао је и Фернан Бродел констатацијом да је у “Средоземљу рат био толико скуп да након њега следе банкротства и у Шпанији и у Турској”.³²

Увлачењем Шпаније у сукоб Кипарски рат добио је потпуно другачији ток. Када је Османско царство ушло у овај сукоб оно се надало рату са Венецијом. Са друге стране, Венеција се надала да ће у овај сукоб увући највећег идеолошког противника Османлија – Филипа II, а са тактичке стране “кратком рату и брзом миру”. Отезање сукоба на Медитерану ни једној од зараћених страна није ишло у прилог. Стављање великих улога такође. Узимајући у обзир све околности није претерано рећи да је до Лепанта дошло захваљујући, пре свега, Шпанији. При склапању Свете Лиге било је до детаља уговорено деловање савезника, као и њихови парцијални доприноси заједничкој флоти и њеном издржавању. Када је савезничка флота почетком 1571. опремана за нову ратну сезону Филип II био је још увек уздржан. Он није желео да стави на коцку своје ресурсе бранећи виталне интересе Венеције. Дипломатијом, убеђивањима, дворским интригама и надасве новцем, папа Пије V успео је да од Филипа II добије сагласност да флота крене у потрагу за непријатељем. Тражећи једна другу, две флоте среле су се у рану зору 7. октобра 1571. у водама Коринтског залива (Грчка), у близини Лепанта, османског *Џнебахте* (*İnebahte*). Непријатељи су један другог угледали недалеко од места где су Антоније и Октавијан водили битку 31. године Старе ере – познати окршај код *Акцијума*. О симболичном значају његовог положаја Онур Јилдирим пише: “Лепант је био стратешка граница – смештен на ивици која дели трговачки и културни простор Медитерана на две половине (муслиманско/османску и хришћанску/европску)”.³³

³² F. Brodel, *Mediterran*, II, 176.

³³ O. Yildirim, *The Battle of Lepanto and its Impact*, 536.

О јачини хришћанске армаде дубровачка влада имала је поуздане податке током маја те године. Њу је Франо Гундулић обавестио да Венеција располаже са 130 галија и 10 галеаца и неколико бродова, Шпанија са 100 галија, папа са 12, Савоја са 4, као и Малта.³⁴ Са друге стране, по шпанским изворима хришћанска армада бројала је 207 галија, 6 галеаца, 20 бродова и 40 фрегата. Венеција је допринела савезу са 109 галија и 6 галеона, папа са 12 галија, Савоја, Ђенова и Малта са по 3, Шпанска монархија са 13 галија из шпанске флоте, Напуљска краљевина са 30, Краљевина Сицилија са 10, а остали савезници са 24 галије.³⁵ По западним изворима хришћанска флота располагала је укупно са 223 галије и 60 галеота и већим бројем фрегата.³⁶

Османски извори доносе различити број бродова у флоти која је те године напустила Галату. У флоти која је почетком сефера испловила из луке у Цариграду било је “више од тристо бродова”. По Ибрахиму Печевији заједно са “заповједничким бродовима и левентским лаким бродовима било је укупно више од четири стотине бродова”.³⁷ Други османски историчари доносе другачије податке. Катиб Челебија помиње број од 170 бродова, Солакзаде 250, Селаники 184.³⁸ Рачуна се да је у Лепантској бици учествовало између 500 и 600 галија и око 120.000 људи,³⁹ или по другим рачуницама, између 70% и 90% свих ратних галија на Медитерану.⁴⁰

У погледу броја бродова који су активно учествовали у бици ни данас не постоји потпуно једногласје међу историчарима. По проценама Фернана Бродела на османској страни било је 230 ратних бродова, а на хришћанској 208.⁴¹ Од домаћих истраживача Радован Самарџић наводио је да су савезници располагали са 236 галија и 6 галеаца, док је Али-паша Мујезинзаде командовао са 210 галија и 66

³⁴ Ј. Радонић, *Дубровачка акта и повеље*, књ. II, св. 2, 255.

³⁵ V. Favard, *Monitioni, Vettovaglie et Dinari*, 449.

³⁶ R. C. Martinez, *Las armadas de Felipe II*, San Martin, Madrid 1989, 217-218; подаци преузети из: V. Favard, *Monitioni, Vettovaglie et Dinari*, 449.

³⁷ Ibrahim Alajbegović Pečevića. *Historija*, I, 404.

³⁸ O. Yildirim, *The Battle of Lepanto and its Impact*, 545-546.

³⁹ F. Brodel, *Mediteran*, II, 177.

⁴⁰ J. F. Guilmartin, *Lepanto: The Battle that Saved Christendom?*, 5.

⁴¹ F. Brodel, *Mediteran*, II, 414.

галеота, на којима је било укрцано 50.000 морнара и 25.000 војника.⁴² Османски бродови били су слабије грађени и лошије наоружани у односу на хришћанске. Посебно су заостајали у погледу артиљерије. Ђан Андреа Дорија уочи битке дошао је на идеју да обори кљунове бродова, да би њихов прамац дубље урањао под воду, што је гађање топова чинило много ефикаснијим.

Знак за почетак борбе дат је између 10 и 11 сати, у тренутку када је ветар почео мењати правац у корист савезничких бродова.⁴³ У битку је хришћанска флота ушла подељена на три дела, којима се могло засебно маневрисати. Лево крило ослоњено на обалу, чиниле су 63 галије, десно 64, док су у центру биле 63 галије. Резерва састављена од 35 бродова, која је у позадини спремно чекала да притекне у помоћ, била је поверена шпанском адмиралу Алвару де Басану.⁴⁴ По Џону Гилмартину “свако хришћанско крило имало је по 53 галије, што представља максималан број галија са којим је било могуће маневрисати, а да сама линијска формација не буде угрожена”.⁴⁵ Једна од дон Хуанових судбоносних одлука, донета пред сам почетак битке, била је да се разбију национални континенти које је свака савезница послала.⁴⁶

Испрва су османски бродови били су распоређени у поредак који је имао облик полумесеца. Флота је касније била распоређена у линију са лако истуреним крилима. Њеним центром од 96 бродова, од којих су 61 биле галије, командовао је сам капудан-паша Мујезинзаде, десним крилом од 56 бродова александријски санџак-бег Мухамед-паша Шаулак. На левом крилу налазио се Улуџ Али са 63 брода, док Гилмартин процењује његову јачину речима “не мање од 87 галија”.⁴⁷ Османска резерва од 31 брода налазила се у позадини иза центра. Османлије су пред саму битку измениле борбени поредак. На крају је одлучено да се уместо борбеног поретка у облику полумесеца, кога карактеришу јако истурена крила, припремљена за опкољавање непријатеља, у битку уђе са борбеним распоредом у ко-

⁴² Р. Самарџић, *Мехмед Соколовић*, 349 -350.

⁴³ Исто, 350.

⁴⁴ Исто, 350.

⁴⁵ J. F. Guilmartin, *The Tactics*, 5.

⁴⁶ Исто, 5.

⁴⁷ Исто, 5.

ме су лево и десно крило мање истурени, али са знатно ојачаним центром. Са друге стране, у хришћанској флоти сваки од ова три дела били су приближне јачине. Оваквим распоредом хришћански центар под дон Хуаном, који се имао директно сукобити са османским, био је видно угрожен (однос 63 према 96 на османској страни, али и 61 галија према 62 на хришћанској).⁴⁸

У окршај су прво ушли десно османско и лево хришћанско крило. На овом делу александријски санџак-бег Шаулак напао је Барбарига са леђа. У сукобу који је трајао два сата ово османско крило било је потпуно уништено. Најтежа борба вођена је у центру, где је било концентрисано 150 бродова. На дон Хуанов брод продирале су Османлије више пута, али су уз помоћ војника са других бродова одбијене. Борба се претворила у аборажу – ускакање са непријатељског брода и борба прса у прса. Судар десног хришћанског и левог османског крила представљао је у исто време и борбу двојице прекаљених помораца – Ђан Андреје Дорије и Улуц Алија. Дорија је проширио растојање између појединих галија надајући се да ће тиме избећи опкољавање. Његов противник је управо ово искористио и својим галијама продро у намерно створени празан простор. Дорији је у помоћ притекла резерва, која је на време спречила катастрофу. Улуц Али је затим напустио поприште заједно са 30 галија. Он је био једини заповедник у османској флоти који је успео да однесе некакву победу и нанесе губитке противнику. Затим се са бродовима склонио у Превезу, чекајући повољан тренутак за себе и свој спон, који ће му донети време након Лепанта.

За време битке једра уопште нису коришћена већ се бродовима маневрисало уз помоћ весала. Управо због ове чињенице Лепант је остао упамћен као последња велика битка епохе бродова на весла.⁴⁹ Након судара (заквачења) бродова, битка се претворила у аборажу, добивши исти карактер као и битка на копну. Након пет сати окршаја османско десно крило потпуно је потучено, центар разбијен, а лево крило сузбијено.⁵⁰ Османско царство је код Лепанта изгубило две трећине флоте, око 200 бродова, од чега је 117 допало у руке

⁴⁸ J. F. Guilmartin, *The Tactics*, 5.

⁴⁹ G. Novak, *Jadransko more u sukobima i borbama*, 266.

⁵⁰ Исто, 264.

противника. По османским изворима губици су износили 194 брода,⁵¹ док дубровачки извори помињу број од 180 бродова.⁵² Погинуло је 25.000 војника и морнара, заробљено 3.500 војника, а ослобођено око 12.000 хришћана, који су на османским бродовима служили као галиоти. Света Лига је ову победу платила са 8.000 мртвих и 2.500 рањених војника и морнара. У погледу губитака на хришћанској страни Фернан Бродел навео је знатно веће цифре – 8.000 мртвих, 21.000 рањених и 10 уништених галија.⁵³ Укупан број мртвих са обе стране неки истраживачи процењују између 35.000 и 40.000 људи.⁵⁴ Галеаце које је опремила Венеција нису одлучиле битку, али су допринеле победи хришћанске флоте. Оне су почеле окршај паљбом из великих топова, чиме су у извесној мери пореметиле османски борбени поредак. Победу су, на крају, одлучили већа борбена спремност хришћана, као и њихови боље саграђени и наоружани бродови.

Сукобљеним флотама заповедали су људи различитог квалитета и искуства у поморском ратовању. Савезничка флота располагала је искуснијим командним кадром, који је био добро упознат са ратним дејствима и маневрима. Једини поморац кога је имало Османско царство у овој бици био је Улуц Али. Капудан-паша Мујезинзаде Али-паша, и сам жртва у сукобу, као питомец сараја није имао никакво искуство у поморству. За њега је Катиб Челебија приметио да “није у свом животу заповедао ни једним чамцем”.⁵⁵ Солкзаде за истог наводи “да никада није видео поморску битку нити је био упознат са вештином гусарења”.⁵⁶ У делима званичних османских историчара присутна је тенденција да се кривица за овај катастрофалан пораз свали на главног заповедника флоте. Међутим, они су оваквим ставом уједно допринели да врх османске власти схвати значај стратегије и тактике у поморском ратовању. До сукоба међу челним људима османске флоте дошло је пред саму битку.

⁵¹ O. Yildirim, *The Battle of Lepanto and its Impact*, 542.

⁵² J. Радонић, *Дубровачка акта и повеље*, књ. II, св. 2, 273.

⁵³ F. Brodel, *Mediterran*, II, 414.

⁵⁴ G. Novak, *Jadransko more u sukobima i borbama*, 264.

⁵⁵ K. Çelebi, *Tuhfetü'l Kibar fi Esfari'l Bihar*, Darü't Tibaati'l Mamureti's Su, İstanbul, 1141 (1728), 95; цитат преузет из: O. Yildirim, *The Battle of Lepanto and its Impact*, 534.

⁵⁶ M. Solakzade, *Tarih-i Solakzade*, Mahmud Bey Matbaası, İstanbul 1297 (1879), 593; цитат преузет из: O. Yildirim, *The Battle of Lepanto and its Impact*, 535.

“Улуч Али-паша је предложио да је потребно да османска морнарица држи страну до мора. Капудан-паша је истрајао на свом мишљењу да ће бити боље да пази на страну од копна. На овом питању биле су врло жучне полемике. На крају Улуч се ухватио за браду и отишао говорећи: “Где је Хајредин-паша и Тургут Реис, зашто не говоре искусни борци, због претпоставке да ће се потопити брод оштећен топовским метком треба ићи према копну, ово друго отвара пут пропасти”. Ове његове притужбе нису слушане. Тако су наша морнарица с копна, а непријатељска с мора долазиле једна другој у сусрет.”⁵⁷

Поједини гласови искусних северноафричких реиса нису могли да надјачају уходане бирократе великог образовања, али неподесног захтевима службе до које их је каријера сарајских васпитаника довела. Време Хајрудина Барбаросе, Тургут-реиса и сличних усуда, који су обележили успон поморства у османској држави, до Лепанта је представљало ствар прошлости.

Стављајући на коцку све расположиве ресурсе на Медитерану обе зараћене стране надале су се да ће бити њени победници. Уколико су се плашиле пораза, ниједна од њих није ни слутила да он може бити тако катастрофалан. Овог пута био је то пораз Османлија. Њихов губитак бродовља стравично је пореметио равнотежу на Медитерану, успостављену у доба Превезе (1538). У овој чињеници можда лежи и највећа последица Лепанта. “Поремећена равнотежа на Медитерану”, фраза која најбоље може послужити у оцени стања у овом региону с јесени 1571, своди се на огромну диспропорцију у поморској ефективности међу зараћеним странама.

Губитак више од две трећине флоте за Османско царство представљало је не само велики финансијски ударац, већ и војни. Оно је тиме постало отворено за напад из најопаснијег правца. Цео управни апарат стављен је у мобилност. Обнова флоте током зиме 1571/72. представља без сумње велику победу за османску бирократију, колико се Лепант показао губитком за њену морнарицу. Са градњом нових бродова отпочело се одмах. У том послу била су ангажована сва бродоградилшта у земљи. Градило се и на местима која су располагала повољним условима за поринуће бродског трупа. Током зиме ван главних арсенала поринуто је око 100 бродова,

⁵⁷ *Ibrahim Alajbegović Pečevića. Historija, I, 405.*

од којих је 10 саграђено у Варни на Црном Мору, 10 у Галипољу, 5 у самом арсеналу, а 5 у Кемеру на малоазијској обали, затим 4 галије и 1 бастарда у Кавали. У Игне Ади саграђено је 10 галија, али је ово бродоградилиште почетком новембра напуштено, када је санџак-бегу Ахелоја поручено са Дивана да пронађе повољније место за изградњу бродова.⁵⁸ У Анадолији су бродови грађени у санџацима Трабзон, Самсун, Синопа, Бартин и Кефкен на црноморској обали, као и у Ајасу, Анталији и Аланији, на егејској. Саграђено је десетак бродова на реци Сакарији. Арсенал у Цариграду без престанка је радио током целе зиме. Из бродоградилшта у Кафи наручено је неколико бродова. Заповеднику флоте у Александрији наређено је да поправи оштећене бродове, који су лежали усидрени у овој луци. На свим овим местима саграђено је у веома кратком року око 200 бродских трупова.

За набавку основног репроматеријала коришћени су и даље, без обзира на ургентност ситуације, стари извори. Дрвом је обилао санџак Коџаили, у близини престонице, затим шумовите области око Измира и долина Сакарије. Ове области биле су главни снабдевачи бродоградилшта дрвеном грађом. Дрво је до крајњих одредишта транспортовано преко Црног или Мраморног Мора. Током зиме 1571/72. држава је у експлоатацију ставила шумом богате области у источној Бугарској, јужно од Дунава, док је дрво са Крима стизало до цариградског арсенала преко Кафе. У изградњи бродова коришћено је тек посечено сирово дрво, које због ургентне ситуације није могло бити постепено осушено и припремљено. Бродови саграђени од овог дрвета касније су се показали неотпорни на деловање слане воде, што је било њихов највећи недостатак. Због наметнуте ургентности користило се и дрво, као и остали бродски делови, од већ поринутих бродова.

Ливница у Самокову израђивала је за потребе арсенала потребне гвоздене делове. Кучина набављана из Влашке, транспортована је Дунавом и Црним Морем до престонице. Коришћена је смола из дрвета, које је стајало ускладиштено у цариградском арсеналу. Међутим, она је допремана и са острва Тасоса, из околине Самсуна и са анадолског приобаља. Раније је смола обично добављана из Ва-

⁵⁸ С. Imber, *Studies in Ottoman History and Law*, 88-89.

лоне у Албанији, али је због ратног стања било ризично транспортовати је морским путем. Војводи Влашке наређено је да испоручи 500 кантара, око 28 тона лоја у Варну, одакле је он транспортован у престоницу.⁵⁹ Самсун је остао центар за производњу ужади. Током зиме у Комотини (северна Грчка) радници су производили ужад и конопце за сидра под надзором специјално за ове послове овлашћеног чауша, и локалног кадије. Одатле су они, као готови производи, транспортовани у Кавалу, Мидију и друга места где су грађени бродови.⁶⁰ Главни снабдевач платном за једра и даље је остала Грчка, првенствено околина Атине, Тебе и област Левадије, затим околина Измира, Манисе и Еубеја. Производња платна била је под надзором локалних кадија, који су у име државе вршили контролу над његовом изградом.

За мобилизацију потребне радне снаге предузимане су посебне мере. Ага јаничара био је у обавези да снабде арсенале у Цариграду и Галипољу са 25 шупера и исто толико дрводеља. То су углавном били адеми-оглани, односно јаничари који још увек нису уписани у јаничарски корпус. Највећи број занатлија окупљани су уз надзор за то овлашћеног кадије, а на основу инструкција са Дивана. У сваком бродоградилишту радили су радници из његове непосредне околине, који су по завршетку посла отпуштани кућама. Кадија је водио регистар (дефтер) са пописом имена радника и њихових заната које је слао бродоградилишту, а копију властима у престоници. Дошло је до помањкања радне снаге у појединим арсеналима. Из тог разлога су радници када је у једном бродоградилишту посао био приведен крају слати у друго, где је постојала потреба за њиховим радом. Тако је, на пример, у децембру 1571. једна група дрводеља, шупера и ковача пребачена из Мидије у Поморје и Созопол, а дрводеље и шупери из Галипоља били су послати у Кавалу. Дешавало се да због напорног посла многи радници беже, као што је био случај у Поморју (Бугарска). Сви радници у једном бродоградилишту били су подређени надзорнику, који је долазио из арсенала у Галати. Са оваквом организацијом рада и материјалним ресурсима галија се могла поринути за свега неколико месеци. С пролећа 1572. Османско

⁵⁹ С. Imber, *Studies in Ottoman History and Law*, 92.

⁶⁰ Исто, 92.

царство имало је нову и јаку флоту, приближне снаге оној која је настрадала код Лепанта. Бродови су након поринућа слати у Цариград. Крајем фебруара 1572. Диван је наредио кадијама Синопе, Амасре, Бартина и Самсуна да окупе веслаче од људи из њихове околине. До краја марта сви бродови налазили су се усидрени у Галати, где су били опремљени оружјем и опремом, као и морнарима.

Највећу тешкоћу за државу приликом обнове флоте током зиме 1571/72. представљало је окупљање људства за посаду. После катастрофе код Лепанта било је опасно служити у морнарици. Због тога је велика већина потенцијалних војника настојала по сваку цену да избегне ову службу. Ово је посебно важило за спахије, за шта османски извори из тог доба јадикују да “никада раније није био случај”. Спахије су одбијале да приме њима намењене приходе само да не би служили у морнарици. Многи су се плаћањем одређене суме новца ослобађали ове обавезе. За на овај начин добијени новац врбовани су добровољци, који су за плату служили на галијама. Поред спахија, обавезу служења у морнарици имали су и јаничари. Током 1572. у османској морнарици било је ангажовано 3.000 јаничара и 4.369 спахија из провинција. Од овог броја неке спахије су служиле на галијама, док су друге биле распоређене по утврђењима у приобалним крајевима. Међутим, овај број и поред свега није био довољан да се подмири укупна потреба османске флоте. Да би се попуниле посаде свих поринутих бродова било је потребно 20.000 војника. Кадији у Поморју одаслата је наредба да сакупи одређен број веслача за 25 бродова. У просеку на сваком броду служило је између 60 и 70 галиота. Ови бродови су у цариградском арсеналу допунили број галиота до 150, како је Диван тражио. Да би обезбедио довољан број галиота Диван је одлучио да прибегне ванредним мерама. Кадијама од Будима до Ерзерума и Вана наређено је да пошаљу у престоницу затворенике из својих кадилука. На овакве начине у потрази за људством довијала се држава, која је обухватала велике територије Европе, Азије и Африке, насељене са око 22 милиона људи средином XVI века. Стриктна подела на војну класу (*asker*) и рају, са прецизно дефинисаним правима и обавезама, овим је запала у кризу. Царство је у том тренутку још увек било јако и способно да изађе накрај са овим проблемима. Међутим, како је време одмицало,

државна благајна била је празнија, а централна власт све немоћнија у намери да своје одлуке спроведе у дело.

До девете деценије XVI века “свети рат” на Медитерану, након више векова, приведен је крају. Упркос поразу код Лепанта Османлије су остале формални победник у Кипарском рату. Поновним заузимањем Туниса и Голете остварили су свој последњи велики успех у намери да сачувају доминацију на Медитерану. Туниска кампања (1574) несумњиво сведочи о брзој обнови османске флоте. Са друге стране, ни чланице Свете Лиге, у првом реду Шпанија, нису имале интереса да даље одуговлаче сукоб. Издржавање једне галије (1571) коштало је шпанску круну 6.069 дуката од чега се за плате војника издвајало 23,16% ове суме, а за њихову прехрану 44,6%.⁶¹ Иако је ритмика ових трошкова била везана за поморску сезону, прехрана посаде представљала је велико оптерећење за све морнарице. Трошкови одржавања шпанске флоте на Медитерану расли су од 8 милиона дуката годишње у периоду 1568-1571, на 28 милиона 1572-1575.⁶² Ово је у највећој мери утицало на Шпанију да почне да губи вољу за даљом борбом на Медитерану.

Након потписивања османско-млетачког мира (1573) дошло је до опадања броја активних ратних галија на Медитерану. Наполитанска флота је од 50 галија (1574) њихов број смањила на 28 (1577), да би последњих година XVI века њену флоту чинило свега 20 галија.⁶³ Исто се дешавало и са сицилијанском флотом која је, такође, број активних галија стално смањивала од 22 у време непосредно након Лепанта, на 11 (1593).⁶⁴ Укупан потенцијал шпанске медитеранске флоте 1574. састојао се од 155 пловила, у години коју је обележило прво банкротство Филипа II, када је дуг круне износио 17 милиона дуката. Финансије Венеције у истом периоду искусиле су тешке дане. Трошкови Арсенала (1575) износили су 237.496 дуката, а како је време одмицало наставили су да расту – (1579) 166.000; (1587) 161.125; (1594) 201.451. Ову прогресију пратио је у исто време и пораст трошкова намењених издржавању флоте – (1575)

⁶¹ V. Favaro, *La squadra de galeras del Regno di Sicilia*, 300.

⁶² R. Cancila, *Introduzione*, 53.

⁶³ Исто, 54.

⁶⁴ Исто, 54.

299.987; (1579) 230.000; (1587) 236.395; (1594) 326.918.⁶⁵ Шпанија је заједно са својим италијанским поседима настојала да у што већој мери смањи трошкове издржавања флоте повлачењем највећег броја активних пловила са Медитерана. Политика Венеције, међутим, ишла је у сасвим супротном правцу, форсирајући све државне ресурсе у изградњи нових пловила по знатно већој цени.

Истовремено одустајање Шпаније и Османског царства од доминације над Медитераном довело је до склапања мира, који је завладао његовом пучином 1580. Османском царству јако је био потребан мир како би могло да усмери своју пажњу ка новом ратишту – Персији. Преоријентација према Истоку, која је у османској политици обележила две последње деценије XVI века, омогућила је мир на Унутрашњем Мору. Исти заокрет пружио је прилику Шпанији да своју пажњу усмери ка Атлантику. До ове “прекретнице века” дошло је по Фернану Броделу између 1578. и 1583.⁶⁶

Успеси остварени непосредно након Лепанта за Османлије су представљали “Пирову победу”. По Броделу узрок пропадања османске флоте није био толико везан за пораз код Лепанта, колико за период мира и неактивности османске флоте на Медитерану.⁶⁷ Одустајање Шпаније од доминације над Медитераном лишило је царство свог вековног непријатеља. Оно је своју авантуру у овом рату платило финансијском кризом, која је уследила у наредним деценијама. Флота изграђена на брзину, и већ тада са видљивим недостацима, није имала против кога да се бори. Исти период сведочи о енормном скоку цена материјала за изградњу флоте, тако да су поморски ратови постали много скупљи.

Након 1590. стање у османској држави додатно се погоршало. Последњу деценију XVI века и прве деценије наредног посматрачи прилика у овој држави видели су као време нереда (*zaman-i ihtilat*), насупрот реду и поретку, који је владао у срећно доба царевине. Ово схватање је још у већој мери истакло значај Лепанта у османској историји. Лепант је био један од повода почетку пропадања институција, које су се показале неподесне у новим околностима.

⁶⁵ L. Pezzolo, *Stato, guerra e finanza nella Repubblica di Venezia*, 95.

⁶⁶ F. Brodel, *Mediteran*, II, 481.

⁶⁷ Исто, 450.

Међутим, један нови чинилац, много озбиљнији, почео је да подрива мирним путем османску доминацију на Медитерану. Криза у политичкој преоријентацији Османског царства показала се као најпугубнији фактор по њихову тек саграђену флоту. О ставу Османлија према северним нацијама у успону Лабиб пише:

“Основа [османске] поморске политике било је само начело цихада који није успео да учврсти дуготрајну солидну или напредну улогу Османлија на Медитерану ...Сулејман ...и Селим II наставили су са традиционалном политиком која је тежила да оконча политички положај Венеције на Медитерану...потом [настали] вакуум попуњен је западноевропским поморским силама у успону, а не османском флотом”.⁶⁸

Политика капитулација која је народе са севера Европе увела на Левант и даље на Исток, показала се кобном првенствено по османску флоту. Енглески, француски и нисоземски бродови подстакнути слободом коју су им капитулације донеле, продирали су на Левант у намери да својим нацијама у формирању обезбеде сировине, али и тржиште за производе, које су њихове индустрије у формирању производиле. Управо је њиховим продором у Средоземље испуњен вакуум настао повлачењем Шпаније и замором вековних непријатеља.

⁶⁸ S. Labin, “The Era of Sulayman the Magnificent: Crisis of Orientation”, *JMES* 10 (1979), 448-450. Цитат преузет из: P. Fodor, *The organization of the defence in the easter Mediterranean*, 87.

Marija Kocić

**THE BATTLE OF LEPANTO LIKE THE TURNIG-POINT
IN RELATIONSHIPS ON THE MEDITERRANEAN**

S u m m a r y

After the battle of Lepanto for the Ottoman Empire beginning the period, that was been determined like “the time of disorder (*zaman-i ihtilat*)”. Reconquest of Tunisia for the Ottomans was meant nothing more than the “Pyrrhic victory”. Regarding to decline of the Ottoman fleet, much seriously factor represent the penetration the “North nations” on the Levant, and thence further to the East. The Policy of capitulations offered to these Nations favorable opportunity for their Economic growth, which has followed after the battle of the Lepanto. On the Levant these nations finded row materials and the new market for their products. With theirs appearance on the Mediterranean was filled the vacuum, which has created with the retirement of the Spain and fatigue of the secular enemies.

Key words: Mediterranean, war of the Cyprus, battle of the Lepanto, fiscal militarism.

Чланак примљен: 05. 10. 2010.

Чланак коначно прихваћен за објављивање: 01. 11. 2010.