

vagy kikötött hajók mellett szöveg szöveg, vagy lehetne nem lett volna lehetséges, mert a torrens (rombolás) jellegű, nagy erejű vízszintes a kezdetleges fűzőeszközzel dolgozni akár ember elkerülhetetlenül nekiszorítaná; a hajók oldalának az a víz az alja nyomon, vagyis minden nehézség munka elvégzése lehetetlen volna. Nyá-It kárda maradt to az is, hogy a sok hadi-szállás-társ hajókat a hajók, kikötött hajók egésszel sorait hogyan tudta volna egyetlen, vagy néhány ember az emelt hajózási és vízviszonyok között, feltűnően nézőkkel egymás utáni és ellenállás nézőkkel elsálllyeszteti. A társ- társnelmi társilagossáig, és a máj emelt-tett szempontok egyformán valószínűleg teszik vállalkozást, amelyet ugyan a XII. század végén, vagy a XIII. század elején a boldovai kolostor bencés krónikái, feltételezhetően a hiszeműen - megértak, de amit Pray György társnetárának (1723-1801) elsőként kérésre amit napjainkban máj csak mondának kellene tekinteni. A korszak bizonytalan forrásai között elsőként lehet megemlíteni, hogy a pannonhalmi apátság oklevélanyagában máj a XI. században társnik emelt-társ ebből az idő dunai kereskedelmi jellegű forgalomról. Ebben a korszakban Várnak, Almászföldön és Komárom mint berakodás hajók állomások ismeretesek. A hajóforgalom irányja az ismert dunai kikötők és az erdőlyi helyek között van megemlíteni magyar oklevélanyagában 1148-ban társalmazik az legesés, hajózással foglalkozó okmány. Ebben elsőként társnik emelt-társ a pesti (portus Pesth) és a kerepesi ráváról. A ráv éppen a korban máj nemcsak átkel, hanem hossz- irányt esetleg az átkelés hajózási kikötőt is jelenti. Ebben a korban a Dunán máj átkelési irányú forgalom bonyolultabb le, amely Pest felől a és alatt, mindkét irányban, főkáppen teher szállás dereglyékkel folyt. Ismeretes hogy Bács felől iparcikkék érkeztek víz-zi óton a pesti kikötőkbe, ahonnan viszont gabonát, bort, szőlő - utábbi gyakran kőzetes állomásokon berakod - szállás-tájk el, esetleg földi kikötőkbe is. Pest város, illetve annak kikötője kőzetes társ kereskedelmi központ volt az orszáig Duna-Tisza környéki és dunántúli gazdasági területi központ. Később kérésre az utáni, hogy a 'pesti' város, vagy kikötő fogalma alatt teljesen egyértelműen a mai dunabalszeli település állást kell-e érteni, vagy a budai oldalát. A társnyári utáni időszakban IV. Béla király által a budai vállalat-társaira vonatkozó, 1255-ben kiadott alap-társlevél a hely földrajzi meghatározásához 'a Pesti ój hegyen' elnevezést használja. Az emelt, hajózással kapcsolatos kérésrel elsőként foglalkozó okmány szerint I. Géza király (1124-1162) ráv-(kikötő) és vésártartási jogot adományozott a budai káptalannak, amely jog az egyház anyagi hatalmának emelésére szolgált. Nem állapítható meg teljes bizonyossággal, hogy a hajózási a gazdasági, vagy a katonai jellegű intézmények között tartozott-e az elsőként kezdődött. Mindaddig, ameddig a Dunán használatos hajókat nem szerelték fel ágyakkal, nem sokban állásban egymást a hadi-, vagy a kereskedelmi célok szolgálatára evezés, vagy vitorlás hajók. Nem kétséges, hogy éppen az időben, a háborúk gyakori kitársakor az állás megfelelő irányú szállás hajókat - esetleg kisebb - nagyobb átalakításokkal - katonai feladatokra alkalmazták, amennyire ezt a harcok elhelyezése, vagy a harcok között (katapultok, kőszőlő ágyak) felállás-társ a százkságessé tette. Mindezek mellett természetesen meg voltak a folyami hajóhad magját kérésre rendelés harcegyeségek, amelyeknek harci ártás hajózási szempontból társment a társnyári hadihajókat. Feltehetően az is, hogy a királyi szolgálatra társ kereskedelmi hajók ártás során az esetleges harci alkalmazás százkságességgé is tekintettek. Mindezek annál is valószínűbb, mert a magyar társnelem emelt századai is kezdettől fogva háborúk szakadatlan iránylatban állottak. (Ugyanez a kérés, hogy ugyanaz a hajó-társ-pus bókában és háborúban egyformán használható-e, máj a rámai korszakban is felmerült. Sok minden száz amellet is, hogy az ártó-, társ-, vagy természetű szállásra ártás-társ hajók állás hajók testük miatt hadicélokra lányegesen kevésbé voltak megfelelő érdekesség kedvéért kell megemlíteni, hogy máj a magyar hajózási társnet ismert legelső időszakban emelt-társ egyetlen ártó ártás hajókat, amelyeket az ártás-társ teljesen laza szerkezetűnek és olcsó kivitelben, hogy rendelésük helyükre megérkezve (ahová tulajdonképpen társnyári lecsurogva) jutottak el) kőnyen társzedhetők legyenek és faanyagokat nyersanyagként ártás-thették. A hajókat kiindulás állomásukra állás emberit erővel visszavontatni ugyan társbe került volna, mi t amennyit anyagként ártás-k jelentett. Miközben az egyre gyengülő királyi hatalom idején II. Endre király 1222-ben kiadta a nemesi kiváltságokat biztosító Aranybulla, Pest máj nagyjelentőségű kereskedés városai fejlődésük, melynek kikötőiben találkoztak a Bács felől bort, gabonát vagy onnan iparcikkéket szállás-társ fahajók. Ennek a maga korában nagyarányú nevezhető forgalomnak a lebonyolításához százkságessé ártás hajók ezidőben máj rendelkezésre álltak. Ez a korabeli kereskedelmi hajózási fejlettség mellett száz. Természetes az is, hogy hajóártás máshelyek a honi, vagy átkelés hajózási központokban állástétek. Ebben a korban Pest (a mai Buda), a mai pesti oldalon fekvő Jenő és Pozsony voltak a legismertebb hajózási központok, ahol a hajók állás szervezetekbe társállástétek (Universitatis Nautorum de Pest et Jenő, azaz Pesti és Jenő hajós társulatok). Ezek mellett kőszőlő társ helyen emelt-társ társnik az egykor hajózási központokban: Győrött, Komáromban, Vácott és Budán települt hajócsokor. Ezek között - nevük Ártóve - feltűnően sok olasz származású volt, akik feltehetően a tengerpart mentén szerzett hajóártás szaktudás nyugodtabb viszonyok között, a Dunán akarták hasznosítani. Innen került a magyar nyelvű százkságessé szamos olasz eredetű hajózási szakkifejezés. Később ez a százkságessé máj népekhez tartozó hajók és hajócsok állástétek, társállás, majd német szakkifejezésekkel egészült ki. Emelte a magyar hajózási fejlődés ártás és jelentés ugyanabban az időszakban erősen fellendült a Regensburg - Fekete-tenger közötti ártásos, Kis-ázsia felől irányuló hajóforgalom. Nagyszámú nehézség, állás, evezés és vitorlás hajók szállás-társ nemcsak a természeteket és iparcikkéket hanem 1188-tól, - a harmadik kereszties háború megindulásáig kezdve, amikor Barbarossa Frigyes német császárral hadseregével ártvonult Magyarországon, csapatszállás-társnyokat és hadianyagot társállást, valamint a Dunán máj elvonult seregek utáni a kereszties hadsereg állás-szakságességleit is. Az ártvonulás társogátja fejében a császárság egész hajóhadját III. Béla magyar királynak ártállástétekta. Feltételezhetően inkább szállás-társ, mint egykor hajókról száz.

A XIII. század első felétől kezdve a dunai ÁjruszÁjllÁ-tÁ³ hajÁ³k forgalma rendkÁ-vÁ¹/l megÁ©lÁ©nkÁ¹/t. A BÁ©cs f iparcikkeket a felsÁ Duná-szakaszon máj^r korÁjban is hasznÁjlatos dereglyeszerÁ± szÁ©les fahajÁ³k szÁjllÁ-tottÁj^k MagyarországÁjra, má-g a magyar hajÁ³zÁj^s a honi kikÁjttÁ³ben rakta be a kÁ¹/l fÁjldi tovÁjbbÁ-tÁj^sra szÁjnt, tÁjbbnyire termÁnyfÁ©lesÁ©gekÁ¹ ÁjllÁ³ rakomÁjnyait. Rogerius krÁ³nikaÁ-rÁ³, akitÁ¹ a IV. BÁ©la kirÁjly idejÁ©ben lezajlott tatÁjrijÁj^r leghitelesebb leÁ-rÁj^sa szÁjrmazik, emlÁ-ti, hogy a tatÁjrijÁj^ris elÁ^{tt} Pest nagy Á©s gazdag kereskedÁ-vÁj^ros volt, melynek dunai kikÁjttÁ³ (Portus Danubii) kÁ¹/lÁjⁿ erÁ^dÁ-tÁ©si rendszer vÁ©dte. 1241-ben, a tatÁjrijÁj^ris alatt nem szerepel a magyar dunai hajÁ³had. KorÁjbbi kivÁjltÁjga volt Pest vÁj^rosÁjnak a IV. BÁ©la kirÁjlytÁ³ kapott ÁjrumegÁjllÁ-tÁj^si joga, amelyet a kirÁ a tatÁj^r-jÁj^ris utÁjn- minden bizonnyal a vÁj^ros tovÁjbbfejlesztÁ©se Á©rdekÁ©ben - kiadott szabadsÁjglevÁ©ben 1244-ben megÁj^rÁ-tott Á©s amely lÁ©nyegÁ©ben az ÁjtménÁ³ (transit) hajÁ³szÁjllÁ-tmÁjnyok megvÁjmolÁj^sÁj^t jelentette. Ez a kirÁjlyi kedvezmÁ©ny nem szolgÁj^tta a hajÁ³zÁj^s fejlesztÁ©sÁ©t, mert a vÁj^rosok azok a hajÁ³k is kÁj^ttelesek voltak megfizetni, amelyek a vÁj^rosban meg sem Ájlltak Á©s a kikÁjttÁ³t nem is hasznÁj^tik. HasonlÁ³ kivÁjltÁjgokban rÁ©szesÁ¹/t Pozsony, KomÁjrom Esztergom vÁj^rosa, illetve kikÁjttÁ³je is. E kirÁjlyi kedvezmÁ©ny háj^rÁjnyos kÁj^tvetkezsmÁ©nye, mint azt a kÁ©sÁ³bbiekben láj^t lehet, erÁ³sen bÁ©nÁ-totta a hajÁ³zÁj^s szabadsÁjgÁj^t. Tudjuk, hogy ebben az idÁ³ben Pest kÁj^rÁ¹ egy DunaÁjg há³zÁ³dott, amely a RÁj^rkospatok torkolatÁj^tÁ³ a Molnáj^r tÁ³g (a mai GellÁ©rthegygel szemkÁj^tzi pesti partoldal) terjedt. Vannak adatok arról is, hogy ÁjllÁ-tÁ³lag 1278-ban Áj^rÁ³ szÁjllÁ-tÁj^si cÁ©lokra Á©pÁ-ttet erÁ³s hajÁ³k az akkor szabÁjlyozatlan, tehÁj^t nehez hajÁ³zhatÁ³ Duna zuhatagos szakaszain keresztlÁ¹ nemcsak a Fekete- tengert Á©rtÁ©k el, hanem a part mentÁ©n tovÁjbbhajÁ³zva bejÁj^rÁj^k Kis-Á³zsia partvidÁ©kÁ©t, mindenhol Áj^rucserreforgalmat igyekezve lÁ©tesÁ-teni a sajÁj^t Á©s a felk kikÁjttÁ³k orszÁjgainak piaca szÁj^rÁj^ra. A remÁ©nyteljesen nekilendÁ¹/t kis-Áj³zsiai hajÁ³forgalmat kÁ©sÁ³bb az ElÁ-Á³zsiaÁj^r megjelenÁ³ OzmÁjⁿ Birodalom bal- kÁjⁿi elÁ³retÁj^rÁ©se Á©s a Bosznia birtokÁj³Á©rt folyÁ³ harcok szÁ¹/ntettÁ©k meg. TermÁ© hogy a hajÁ³zÁj^s nagyarájnyÁ³ fejlÁ³dÁ©se magÁj^rval hozta a hajÁ³smestersÁ©g tÁj^rsadalmi jelentÁ³sÁ©gÁ©nek emelkedÁ©s. hajÁ³stestÁ¹/letek tekintÁ©lye, amelyekben ebben az idÁ³ben a hajÁ³sok máj^r tÁj^rmÁj^rÁ¹letek (XIII. század), oly má©rtÁ©kben emelkedett, hogy az ÁjⁿÁjllÁ³ testÁ¹/leteknek kÁ¹/lÁjⁿ bÁ-rÁj^ra volt. IV. (Kun) LÁj^rszlÁ³ (1272-1290) uralkodÁj^sa ugyancsak nem nevezhetÁ³ a magyar tÁj^rÁ©nelem nyugodt szakaszÁjⁿak. HajÁ³zÁj^stÁj^rÁ©neti szempontbÁ³l má©gis nagyjelentÁ³sÁ©g hogy az 1278. Á©vben BÁ©csbÁ¹ indulva Áj^rÁ³kkal megrakott hajÁ³ ment vÁ©gig a DunÁjⁿ, a Fekete-tengeri, vagy bizÁjⁿci kikÁjttÁ³k felÁ©. Magyarorszájⁿ az 1268. Á©vtÁ¹ kezdve máj^r má±kÁj^tdek a rÁ³mai idÁ³kben is ismert hajÁ³vontatÁ³ tÁj^rsulak amelyek a máj^r emlÁ-tett kÁj^rÁ¹lmÁ©nyek kÁj^rzÁj^tt, kÁ©nyszermunkÁj^ra Á-tÁ©lt foglyokkal Á©s hadifoglyokkal dolgoztak. Az Á©pÁj^rÁj^r utolsÁ³ sarjÁjⁿak, III. EndrÁ©nek (1290-1301) uralomra jutÁj^sa Á©s uralkodÁj^sa, az orszÁj^r rendkÁ-vÁ¹/l zilÁj^t politikai Á©s erÁ³hatalmi viszonyai kÁj^rzÁj^tt ment vÁ©gbe. Áj³gy lÁj^tszik, hogy ezek az Á©vek hajÁ³zÁj^stÁj^rÁ©netileg má©g- jelentettek visszaesÁ©st, mert az akkori hajÁ³zÁj^s máj^r rendszeresen foglalkozott szemÁ©lyszÁjllÁ-tÁj^ssal. HajÁ³zÁj^stÁj^rÁ©neti szempontbÁ³l Á©rdekes az az 1336. december 13-Ájⁿ kelt okmÁjⁿy, amely arról is szÁ³, hogy GyÁj^rgy budai-kÁ¹/lvÁj^rosi hajÁ³s sajÁj^t Á©s tÁj^rsai nevÁ©ben azt kÁ©rte I. KÁj^rolytÁ³, hogy hosszabbÁ-tsa meg az Áj^rlaltuk hasznÁj^t jenÁ³ Á©s pesti rÁ azaz kikÁjttÁ³ helyek hasznÁj^tati jogÁj^t, melyeknek hasznÁ©lvezetÁ©t I. LÁj^rszlÁ³ Á©s IV. BÁ©la kirÁjly elÁ³deknek engedÁ©ly amelynek szerintÁ¹/k a nyulakszigeti apÁj^rÁj^k erÁ³- szakkal elfoglaltak. A kirÁjlyi itÁ©lÁ³szÁ©k vizsgÁj^rlata azutÁjⁿ bebizonyÁ-t hogy a panaszosok Áj^rlalt bizonyÁ-tÁ©kkÁ©nt bemutatott kirÁjlyi adomÁjⁿylevÁ©l hamisÁ-tvÁjⁿ Á©s Á-gy kÁ©rÁ©sÁ¹/ket elutasÁ-totta. TovÁjbbi Á©rdekessÁ©ge az ismerttet Á¹/gynek má©g az, hogy az Á-tÁ©letben kimondtÁj^k azt is, hogy a jogtalan kÁ©rÁ©s elutasÁ-tÁj^sa mellett a budai hajÁ³stÁj^rÁj^sÁj³got meghagyÁj^k a folyami szabad hajÁ³zÁj^s Á©s kereskedÁ©s jogÁj^rbar kÁ¹/lÁjⁿ megemlé-tve sajÁj^t tulajdonukat kÁ©pÁ³ hajÁ³ik Á©s dereglyÁ©ig hasznÁj^tati jogÁj^t. Sok vonatkozÁj^sban hitelt Á©rdtÁj^rÁ©nelmi forráj^s munkÁj^k ebbÁ¹ a korbÁ³l szÁ-vesen hasznÁj^tik a rendkÁ-vÁ¹/l figyelemremÁ©ltÁ³, sÁ³t talÁjⁿ tÁ³lÁ¹nné 'kirÁjlyi hajÁ³snÁ©p' elnevezÁ©st is. Ugyanakkor nem talÁj^runk megnyugtató kÁj^rz-lÁ©st arra, hogy ez alatt az elnevezÁ©s alatt polgÁj^ri, azaz Áj^ru- szÁjllÁ-tÁ³ kereskedelmi, vagy katonai, tehÁj^t hadi jellegÁ± ha- jÁ³zÁj^s volna-e Á©rtendÁ³. Ez a problÁ©ma elÁ©g hosszÁ³ ideig, de legalÁj^rbbis a mohÁj^rcsi vÁ©sz korÁj^rig eldÁj^rntetlen a magyar hajÁ³zÁj^stÁj^rÁ©net adatai kÁj^rzÁj^tt.

A KÁ-ZÁ%PKORI MAGYAR DUNAI HAJÁ³Á%PÁ•TÁ%S

Nem szorul bÁ³vebb magyarÁj^rzatra, hogy a magyar tÁj^rÁ©nelem e korszakÁjⁿ má©g lehet ÁjⁿÁjllÁ³ hajÁ³Á©pÁ-tÁ³ iparrÁ³ beszÁ©lni. Má©gis, megÁjllapÁ-thatÁ³, hogy ha Á¹/zemjellegÁ± hajÁ³Á©pÁ-tÁ³ telepekrÁ¹ ebben az idÁ³ben má©g is beszÁ©ltek voltak szakmailag kÁ©pzett hajÁ³Á©pÁ-tÁ³ mesterek, akik jobbÁjgyi, feudÁj^rilis fÁ¹/ggÁ³sÁ©gben Ájllottak urakkal a kirÁjlyal. Az Áj^rsszes szakma szerinti mestere- kÁj^rzÁj^tÁ¹/k a hajÁ³Á©pÁ-tÁ³ mesterek is - bizonyos, szerÁ©ny keretek kÁj^rzÁj^tt meghagyó ÁjⁿÁjllÁ³sÁj^rguk mellett a kirÁjlynak adÁ³t tartozott fizetni, ezen-kÁ-vÁ¹/l katonai szolgÁj^rlatra is kÁj^ttelezve voltak, de ez feltÁ©telezhetÁ³en megvÁj^rlthatÁ³ volt a haditermelÁ©skÁ©nt minÁ³sÁ-thetÁ³ munkÁj^rval is. Mindez valÁ³szÁ-nÁ±vÁ© teszi, hogy Magyarorszájⁿ ebben a korban a specializÁj^t hajÁ³Á©pÁ-tÁ³ kÁ©zmÁ±vessÁ©g má©g nem vÁj^rlt el a kÁj^rzlekedÁ³ hajÁ³mestersÁ©gtÁ³l, amely egyszerÁ±bben Á©gy is kifejezhetÁ³, hogy ezekben az Á©vszÁj^radokban a hajÁ³sok maguk csinÁj^tik hajÁ³ikat. A hajÁ³Á©pÁ-tÁ©s vÁ©geredmÁ©nyben szakmai szempontbÁ³l lÁ©nyegÁ©ben egyetlen ember, a hajÁ³Á³ mester vÁjllain nyugodott. Ez az elnevezÁ©s mesteremberi jellegÁ©bÁ¹l fejlÁ³dÁj^t ki egÁ©szen a hajÁ³Á©pÁ-tÁ³ fÁ³iskolÁj^t vÁ© má©rnÁj^rkig. 1849-ben pÁ©ldÁj^rl, a honvÁ©dsÁ©g pÁj^rncÁ©los hadigÁ³zÁj^rlata, a 'pattantyÁ³s hajÁ³t' Á©pÁ-tÁ³ Pretions SÁjⁿ szÁj^rmazÁj^sÁ³, a DunagÁ³zhajÁ³zÁj^si VÁjllalat Á³budai hajÁ³gyÁj^rÁjⁿban dolgozÁ³ má©rnÁj^rk is má©g Á-gy nevezte magÁj^t! Mellette, a kÁ©pÁ³ ipari munka vÁ©gzÁ©sÁ©re máj^s munkÁj^sok is dolgoztak, vegyesen a hajÁ³s szakmÁjⁿ máj^r Á©vek Á³t foglalkoztatott tapasztalt, vagy kiÁj^rregedett hajÁ³sokkal, akik kÁj^rzÁj^ts munkÁj^rval Á©s a hajÁ³Á©pÁ-tÁ³ mester szemÁ©lyes irÁjⁿÁ-tÁj^sa szerint Á©pÁ-tettÁ©k a hajÁ³kat. Ugyanakkor a XIII. század kezdetÁ©tÁ¹l máj^r megindult a magyar kÁ©zmÁ± ipa szakmaszerinti elkÁ¹/lÁjⁿÁ³lÁ©se, paraszti szolgÁj^rltatÁj^sokra talÁ³ kÁj^ttelezetsÁ©g nÁ©lkÁ¹/l. VÁ©gÁ¹/l is a XIV. században kÁ©zmÁ±vesek - kÁj^rztÁ¹/k a hajÁ³Á©pÁ-tÁ³k is - cÁ©hekben tÁj^rmÁj^rÁ¹letek. A hajÁ³Á©pÁ-tÁ³k cÁ©hÁ©hez a hajÁ³sok is

a hadianyagszájllá-tájst lájttá el.Kájzben a feudális korszak társadalmi és termelési intézményei, ha lassó ¼tembe de tovább fejlődtek. Magyarországon a XIII. századtól kezdve a XV. századig az ipari termelési ágak majdnem teljesen a céhek kezébe kerültek. Számos új céh is alakult, amelyekenél már a differenciálódott kereskedelmi és hadihajó építés iparral beszélni lehetne. Ettől a kortól már szíjmolni lehet hajókat és hajóépítés (hajósszevit) céh is tevékeny abban a korszakban, hogy az illami szájllá-tájsi- és hon- völdelmi együttes rendeltetés miatt a tájbbi céheknél kevésbé jelentett monopol árdekeltséget. Átvészajzadok mártak el addig, amíg a hajósh-céhek kizárólagos üzleti és kereskedelmi jellege látréjt.

Ebből a korból (XV. század) egy magyar dunai hajó rajza ismeretes, amely báj elöl és hátul egy-egy ájgyóval is felszerelve, arányai sokkal inkább természetes kereskedelmi és áruszájllá-tá, mint hadihajónak lájtszik. A hajó, mint ez Breydenbach 1486-ban készített fametszetéből kivehető, 25-30 méter hosszúnak lájtszik és egysoros evezőin ká-v. máj hajószárakkal (latin vitorlával) is fel volt szerelve. A sáttorral befedett kormánnyájlás előt felgáingyájt állapota egy májodik kormánnyvitorla is lájt-hatá. A hajó tatja (farrós) a tengeri hajókhoz hasonlóan karzatszeráen van kiképezve. Alig kb. egy ávszájzaddal kósbbról ismerjük egy hadi-naszájd leá-rájsájt is. A hajó teste kátrányozott, szegélye fehér szá-náre festett volt. A naszájd eleje hegyes háórral ápált. A hajó máretei sokkal kisebbek, vitorlázata és fegyverzete sokkal egyszerűbb, mint az ebben a korban a bcsi had-szertárban áptett hajók. Máreteiből á-tólve a személyzet átszájma 30-40 fát lehetett. A hajó kálepátá nyólt fel a vitorlával felszerelt ájrb hajó belsejében, egymás má-gájt elhelyezett padok evezés kájzben álá'helyá szolgáltak, ugyanitt ált kében fegyverrel a hajólegénység májsik fele, vájraakozva az evezés kájzben kifáradtak felájlájsáira. Az első ilyen hajó pontos máreteit nem ismerjük. A kósbbról ávekben a kálfáldi mintáira ápált hajók hossza 75 láb (23,5 m), szélessége 14 láb (4,4 m) és meráááse 33 1 láb (1,1 m) volt. Ezen a hajókon elől és hátul, a nagyobb máretá hosszúságú áoldalon is voltak kisebb, rendszerint kb. 1 fontos ájgyók beáptve. Sem ebből a korszakból, sem az ezt megelőzőből, majd az ezt kávetelőből a hajózájstárónet sajnos nem bávelkedik a hajók pontos mászaki leá-rájsra vonatkozó adatokban. Ugyanez a helyzet áll fenn nemcsak a dunai, hanem a magyar v-zrendszer ásszes tájbbi folyóv-zein kájlekedő egyáb hajókra vonatkozólag is. Nem rendelkezánk pontos leá-rájszal azokról az ájro- szájllá teherhajókról sem, amelyek folyóv-zeinken első káönt keráátek használatba. A megmaradt, és valószá-ná adatok arra lehet kávetkeztetni, hogy ezeknek a kizárólag teherzájllá-tájsra készált hajóknak a hosszúsága nem haladta meg a 23-30, szélessége a 4,5-6, és meráááse az 1,5 métert. Káálséjk az egykori rajzok utájn egy a kázáprá és hájtra keskeny á és nagymáretá folyami ladikhoz volt hasonlóthatá, amelynek kázáprászáót a szájllá-tandá termények befogadásáira szolgálták, meredek tetázetá raktár-helyiség foglalta el. Megkájzelá-tá'en ehhez volt hasonló az ebben az időben az Ausztriában és a Felső Dunájn hasznájt teherzájllá-tá hajók káálsá alakja is, amelynek nemcsak - mint nálunk - tájgyfábá, hanem az ottani hajóépítés telepeken vájlogatott fenáákbá is készá-tettek. A magyar hajózájstárónet egyik kimagasló eseménye az 1428 májjusában Galambácnál lezájlott folyami csata, amelyben a fászerp a király szolgálatában álló magyar hajók soká volt. A harcban az egykoró tártóneti káftá'k leá-rájsa szerint maga Zsigmond magyar király is rást vett, oldalájn Rozgonyi Istvájn nemesi grá és annak felesége, Cecá-lia gráfná, a szájhagyomány szerint egy magyar naszájd parancsnokát kimagasló bájtorsájgáival tánt ki. Az á személyes kájzbeááse mentette meg a szorongatott helyzetben levő magyar király áletét is. A bájtör magatartásá 1435-ben kiállá-tott királyi adománylevél a kávetkezőket mondja: 'Cecá-lia gráfná? egyáb hájgyeknél bájttrabb? dacáira gy és fálánk nemánek, há'si lállekkel egy háóra lápván, szájmos hástettett vátghez. Hájááival tájbb áben megkájzelá-tette Galambácvájt á és abba? keményen ládájztett a tártá'kre.' Rozgonyin á hástettét Arany János nékelte meg. Báj az egykoró okmányi időzett szájvege nem tesz szá- szerinti emlá-tást arról, hogy Rozgonyi Cecá-lia gráfná a galambáci folyami csatában valóban megmentette volna Zsigmond király áletét, de kátsáágtelenná teszi a lefolyt csatában a magyar hajók katonák há'siességáét és a magyar oldalon káázdá hajók eredményes felhasználásájt. 1456-ban zájlott le Nándorfehárvár (Belgrád) alatt Hunyadi János magyar háhadájn folyami csatáj a tártá'k v-zi haddal. A magyar folyami háhad égráse 40 dereglyából hevenyácszettek átalaká-tott hajó volt, amely egy májsik hajó- csoporttal együt sályos harcokban káöt iránybá'nt ázett tájmadájt a tártá'k háhad ellen, amely

egyszemélyes hajócskáik voltak. Hasonló, de ugyancsak teljesen téves elképzeléssel készült 1522-ben Nürnberg az a kép, amely ennek a városnak a térképalkotók által a városról, hajókkal végrehajtott ostromát mutatja be. A képen a társaságokban szintén egyetlen személyt láthatunk, aki turbánnal a fején kezeli a kismotort (vagy legalábbis sáncpuskát) és a 'kis-naszád' hajózási hajót felszerelést, akár evezőt, akár pedig a - szintén sehol sem látható vitorlát. A kép nem ad felvilágosítást a folyami hajózáshoz egyik legfontosabb kérdésre: Mi volt a lerajzolt egyszemélyes társaságok hajózási mozgatóereje?

A DUNAI HAJÓZÁS HELYZETE A FELFEDEZÉSEK KORÁBAN

A XV. század második felében az egyszemélyes világon megindultak az expedíciók meghódítására és új világrészek felfedezésére irányuló tengeri felfedező vállalkozások. Ezek, sőt az évtizedek voltak százévesek ahhoz, hogy felfedezések eredményeik háttérrel együtt, Európába visszatérjenek, és hogy ezek a háttérrel további évtizedek folyamán a Dunán végül elterjedjenek országokba eljussanak. A felfedezések és a tengerhajózási fejlődése a középkorban nem volt összekapcsolva a folyami hajózással.

forrás: <http://www.trafipax.hu> , Dezsényi Miklós-Hernádi Ferenc: A magyar hajózási története - Magyarok a Dunán

Á