

A XIII. század első felében kezdve a dunai ÁjruszÁjllÁ-tá hajások fogalma rendkÁ-vÁ/1 megÁcÁonkÁ/1t. A BÁcs f iparcikkéket a felsÁ Duna-szakaszon májr korÁjban is hasznÁlatos dereglyeszérÁ± szÁles fahajások szÁjllÁ-tottÁjk MagyarorsÁjgra, má-g a magyar hajászÁjs a honi kikÁttÁ'ben rakta be a kÁ/1fÁfÁIdi tovÁjbbÁ-tÁjsra szÁjnt, tÁfbbnyire termÁnyfÁlesÁcgek bÁ' ÁjllÁ rakomÁnyait. Rogerius krÁnika rÁ-Á, akitÁ' a IV. BÁla kirÁjly idejÁben lezajlott tatÁjrijÁr leghitelesebb leÁ-rÁjsa szÁjrmazik, emlí-ti, hogy a tatÁjrijÁrÁjs elÁ'tt Pest nagy Ács gazdag kereskedÁ-vÁiros volt, melynek dunai kikÁttÁ'jÁc (Portus Danubii) kÁ/1ÁfÁn erÁ'dÁ-tÁcisi rendszer vÁcde.1241-ben, a tatÁjrijÁrÁjs alatt nem szerepel a mag dunai hajÁshad.KorÁjbbi kivÁjtsÁjga volt Pest vÁirosÁjnak a IV. BÁla kirÁjlytÁ' kapott ÁjrumegÁjllÁ-tÁjsi joga, amelyet a kirÁ a tatÁj- jÁrÁjs utÁjn- minden bizonnal a vÁiros tovÁjbbfejlesztÁcse ÁordekÁcben - kiadott szabadsÁjglevÁcben 1244-ben megÁjÁ-tott Ács amely IÁnyegÁcben az ÁjtmenÁ' (transit) hajászÁjllÁ-tmÁnyok megvÁjmolÁjsÁjt jelentette. Ez a kirÁjly kedvezmÁcny nem szolgÁjta a hajászÁjs fejlesztÁc sÁc, mert a vÁjmot azok a hajások is kÁjtelesek voltak megfizetni, amelyek a vÁirosban meg sem Ájlltak Ács a kikÁttÁ't nem is hasznÁjltÁjk.HasonlÁ' kivÁjtsÁjgokban rÁcsesÁ'lt Pozsony, KomÁjrom Esztergom vÁjrosa, illetve kikÁttÁ'je is. E kirÁjly kedvezmÁcny hájrtÁjnyos kÁjvetkez mÁcny, mint azt a kÁcsÁ'bbiekben IÁj lehet, erÁ'sen bÁcnÁ-totta a hajászÁjs szabadsÁjgÁjt.Tudjuk, hogy ebben az idÁ'ben Pest kÁjrtÁ/1 egy DunaÁjg hácÁ'c'dott, amely a RÁjkospaták torkolatÁjtÁ' a MolnÁjrt Á'Ág (a mai GellÁortheggel szemkÁjrti pesti partoldal) terjedt. Vannak adatok arról is, hogy ÁjllÁ-tÁ'lag 1278-ban ÁjrtÁ' - szÁjllÁ-tÁjsi cÁclokra Ác pÁ-ttet erÁ's hajások az akkor szabÁjlyozatlan, tehÁjt nehez hajászhatÁ' Duna zuhatagos szakaszain kereszÁ'1 nemcsak a Fekete- tengert ÁcrtÁcok el, hanem a part mentÁcön tovÁjbbhajÁ'zva bejÁrtÁjk Kis-Á'zsia partvidÁc kÁc, mindenhol Ájrucseretfoglalmat igyekezve IÁc tesÁ-teni a sajÁjt Ács a felk kikÁttÁ'k orszÁjgainak piaca szÁjmÁjra. A remÁcnyteljesen nekilendÁ'lt kis-Ájzsiai hajásfoglalmat kÁcsÁ'bb az EIÁ'-Á'zsiÁjbb megjelenÁ' OzmÁjn Birodalom bal- kÁjini elÁ'rtÁjrtÁcse Ács a Bosznia birtokÁjÁcrt folyÁ' harcok szÁ'ntettÁcok meg.TermÁc hogy a hajászÁjs nagyarájnyÁ'c fejlÁ'dÁcse magÁjval hozta a hajás smestersÁc g tájrsadalmi jelentÁ'sÁc gÁcnek emelkedÁcs. hajásstestÁ'letek tekintÁclye, amelyekben ebben az idÁ'ben a hajás sok májr tÁj mÁjrtÁ' ltek (XIII. század), oly mácrtÁc kben emelkedett, hogy az ÁjnÁjllÁ' testÁ'leteknek kÁ/1ÁfÁn bÁ-rÁjja volt.IV. (Kun) LÁjszIÁ' (1272-1290) uralkodÁjsa ugyancsak nem nevezhetÁ' a magyar tájrtÁcnelem nyugodt szakaszÁjnak. HajászÁjstÁjrtÁcneti szempontbÁ'1 mác gis nagyjelentÁ'sÁc g hogy az 1278. Ác vben BÁcsbÁ'1 indulva ÁjrtÁ' kkal megrakott hajás ment vÁc g a DunÁjn, a Fekete-tengeri, vagy bizÁjnci kikÁttÁ'k felÁc.MagyarorsÁjgon az 1268. ÁcvtÁ'1 kezdve májr mác kÁjrtÁ' ltek a rÁ'mai idÁ'kben is ismert hajásvontatÁ' tájrsulÁ amelyek a májr emlÁ-tett kÁjrtÁ' ltmÁcnyek kÁjrtÁ' ltek, kÁcny szermunkÁjra Á-tÁc l foglyokkal Ács hadifoglyokkal dolgoztak.Az ÁrpÁjdhÁjz utolÁ' sarjÁjnak, III. EndrÁcnek (1290-1301) uralomra jutÁjsa Ács uralkodÁjsa, az orszÁjg rendkÁ-vÁ/1 zilÁjt politikai Ács erÁ'hatalmi viszonyai kÁjrtÁ' ltek ment vÁc gbe. Ásgy IÁjtszik, hogy ezek az Ácvek hajászÁjstÁjrtÁcnetileg mác g- jelentettek visszaesÁcst, mert az akkori hajászÁjs májr rendszeresen foglalkozott szemÁc lyszÁjllÁ-tÁjssal.HajászÁjstÁjrtÁcnet szempontbÁ'1 Ác rdekes az az 1336. december 13-Ájn kelt okmÁjny, amely arról szÁ'1, hogy GyÁjrgy budai-kÁ'lvÁjrosi hajás sajÁjt Ács tájrsai nevÁcben azt kÁc rte I. KÁjrolytÁ'1, hogy hosszabbÁ-tsa meg az Ájltaluk hasznÁjlt jenÁ' Ács pesti rÁ azaz kikÁttÁ' helyek hasznÁjlati jogÁjt, melyeknek hasznÁc lvezetÁc l. LÁjszIÁ' Ács IV. BÁla kirÁjly elÁ' deiknek engedÁcly amelynek szerintÁ'k a nyulakszigeti apÁjcÁj k erÁ'- szakkal elfoglaltak. A kirÁjlyi itÁcÁ' szÁcok vizsgÁjlata az utÁjn bezonyÁ-t hogy a panaszosok Ájltal bizonyÁ-tÁc kÁc bement mutatott kirÁjlyi adomÁjnylevÁc l hamisÁ-tvÁjny Ács Á-gy kÁc rÁcs Á'ket elutasÁ-totta.TovÁjbbi Ác rdekessÁc g az ismerttet Á' gynek mác g az, hogy az Á-tÁc l letben kimondtÁjk azt is, hogy a jogtal kÁc rÁcs elutasÁ-tÁjsa mellett a budai hajás stÁjrsasÁjgot meghagyÁj k a folyami szabad hajászÁjs Ács kereskedÁcs jogÁjba kÁ/1ÁfÁn megemlÁ-tve sajÁjt tulajdonukat kÁc pZÁ' hajások Ács dereglyÁcig hasznÁjlati jogÁjt.Sok vonatkozÁjban hitelt Ác rde tájrtÁcnelmi forrásmunkÁjk ebbÁ'1 a korbÁ'1 szÁ-vesen hasznÁjllÁjk a rendkÁ-vÁ/1 figyelemremÁc l tÁ'1, sÁ't talÁjn tÁ'1 Á'1 nne 'kirÁjlyi hajás snÁc p' elnevezÁcst is. Ugyanakkor nem talÁj lunk megnyugtató kÁjz-lÁcst arra, hogy ez alatt az elnevezÁcs ala polgÁjri, azaz Ájru- szÁjllÁ-tÁ' kereskedelmi, vagy katonai, tehÁjt hadi jellegÁ± ha- jÁ'zÁjs volna-e Ác r tendÁ'. Ez a problÁc ma elÁc g hosszÁ'c ideig, de legalÁjbbis a mohÁjcsi vÁcsz korÁjig eldÁ' jntetlen a magyar hajászÁjstÁjrtÁcnet adatai kÁjrtÁ' l.

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

Nem szorúl bá'vebb magyarázatra, hogy a magyar tájrtÁcnelem e korszakÁjban mác g lehet ÁjnÁjllÁ' hajásÁc pÁ-tÁ' iparrÁ' beszÁc lni. Mác gis, megÁjllapÁ-thatÁ'3, hogy ha Á' zemjellegÁ± hajásÁc pÁ-tÁ' telepekrÁ' l ebben az idÁ'ben mác g is beszÁc l voltak szakmailag kÁc pzett hajásÁc pÁ-tÁ' mesterek, akik jobbÁjgyi, feudÁjilis fÁ'ggÁ'sÁc gben Ájllottak urukkal a kirÁjlyal. Az Ájsszes szakma szerinti mestere- kÁjrtÁ' l tÁ' k a hajásÁc pÁ-tÁ' mesterek is - bizonyos, szerÁcny keretek kÁjrtÁ' ltt meghagyt ÁjnÁjllÁ'sÁjguk mellett a kirÁjlynak adÁ' tartozott fizetni, ezen-kÁ-vÁ/1 katonai szolgÁjlatra is kÁjrtelvezve voltak, de ez feltÁc telezhetÁ'en megvÁj lthatÁ'3 volt a haditermelÁc skÁc nt minÁ'sÁ-thetÁ' munkÁjval is.Mindez valÁ'szÁ-nÁ±vÁc teszi, hogy MagyarorsÁjgon ebben a korban a specializÁjlt hajásÁc pÁ-tÁ' kÁc zmÁ±vessÁc g mác g nem vÁjlt el a kÁjzlekedÁ' hajás mestersÁc gtÁ'1, amely egyszerÁ±bben Á' gy is kifejezhetÁ', hogy ezekben az ÁcvszÁjzadokban a hajás sok maguk csinÁjltÁjk hajás'ikat. A hajásÁc pÁ-tÁcs vÁc g ered mÁcnyben szakmai szempontbÁ'1 IÁcnyegÁcben egyetlen ember, a hajásÁ' mester vÁjllain nyugodott.Ez az elnevezÁcs mesteremberi jellegÁc bÁ'1 fejlÁ'dÁ' ltt ki egÁcszen a hajásÁc pÁ-tÁ' fÁ'iskolÁjvt vÁc mÁc rnÁ' kig. 1849-ben pÁc ldÁj l, a honvÁc dsÁc g pÁjncÁc los hadigÁ'zÁ' l sÁc t, a 'pattantyÁ's hajás't Ác pÁ-tÁ' Pretions SÁjn szÁjrmazÁjsÁ'c, a DunagÁ'zhajászÁjsi VÁjllalat Á'budai hajás gyÁjrtÁjban dolgozÁ'3 mác rnÁ' k is mác g Á-gy nevezte magÁjt! Mellette, a kÁc pZÁ' ipari munka vÁc g zÁcsÁc re máj s munkÁjsok is dolgoztak, vegyesen a hajás szakmÁjban májr Ácvek Á'c t foglalkoztatott tapasztalt, vagy kiÁjrt regedett hajás sokkal, akik kÁjrtÁ' l s munkÁjval Ács a hajásÁc pÁ-tÁ' mester szemÁc lyes irÁjnyÁ-tÁjsa szerint Ác pÁ-tettÁc k a hajás kat. Ugyanakkor a XIII. század kezdetÁc tÁ'1 májr megindult a magyar kÁc zmÁ± ipa szakmaszerinti elkÁ'1 Á' lÁc se, paraszti szolgÁj l tÁjsokra valÁ'3 kÁjrtelveztsÁc g nÁc l kÁ'1. VÁc g Á'1 is a XIV. századba kÁc zmÁ±vesek - kÁjrtÁ' l k a hajásÁc pÁ-tÁ' k is - cÁc hekben táj mÁjrtÁ' l ltek. A hajásÁc pÁ-tÁ' k cÁc hÁc hez a hajás sok is

a hadianyagszájllás-tájt lájttá el.Kéjzben 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, amelyeknél már a differenciálódott kereskedelmi és hadihajó építés iparral beszélték. Ettől a kortól már szíjmolni lehet hajó és hajóépítés (Ájsszevont) céh létezésében kálálánbnázjtt az Ájsszes tájbbi céhektől, hogy az Ájllami szájllás-tájsi- és hon- vdelmi egyájttes rendeltetés miatt a tájbbi céheknél kevésbé jelentett monopol árdekeltséget. Ájvszájadok máltak el addig, amíg a hajósh-céhek kizárólagos ájzleti és kereskedelmi jellege látrejétt.

Ebből a korból (XV. század) egy magyar dunai hajó rajza ismeretes, amely báj elöl és hájtu egy-egy Ájgyóval is fel van szerelve, arájnyai utáj sokkal inkább természetes kereskedelmi és Ájruszájllás-tá, mint hadihajónak lájtszik. A hajó, mint ez Breydenbach 1486-ban képszá-tett fametszetéből kivehető, 25-30 méter hosszónak lájtszik és egysoros evezőin kál-v máj hajóészakjzzel (latin vitorlájval) is fel volt szerelve. A sájtossal befedett kormájnyájllás előt fel- gájnyájllt Ájllapotban egy májodik kormájnyvitorla is lájt- ható. A hajó tatja (farrós) a tengeri hajókhoz hasonlóan karzatszeráen van kiképezve. Alig kb. egy Ájvszájzaddal késsábbraól ismerjék egy hadi- naszájd leá-rájsájt is. A hajó teste kájtrájnyozott, szégye fehér szá-náre festett volt. A naszájd eleje hegyes hájórral Ápált. A hajó máretei sokkal kisebbek, vitorlájzata és fegyverzete sokkal egyszerűbb, mint az ebben a korban a bácsi had- szertájiban Ápá-tett hajók. Máreteiből á-tálve a szemályzet látszájma 30-40 fáj lehetett. A hajó kájzépától nyólt fel a vitorlájval felszerelt Ájrb hajó belsejében, egymáj máj-gájtt elhelyezett padok evezés kájzben ájál helyáj szolájltak, ugyanitt áj kezében fegyverrel a hájólegányság májsik fele, vájraakozva az evezés kájzben kifájradtak felájltájáira. Az első ilyen hajó pontos máreteit nem ismerjék. A késsábbi Ávekben a kálálfájldi mintájra Ápált hajók hossza 75 ájb (23,5 m), szélessége 14 ájb (4,4 m) és merájáláse 33 1 ájb (1,1 m) volt. Ezen a hájónkon elöl és hájtu, a nagyobb máretáú hosszájzát oldalon is voltak kisebb, rendszerint kb. 1 fontos Ájgyók beá-tve. Sem ebből a korszakból, sem az ezt megelőzából, majd az ezt kájvetából a hájóstájrtáonet sajnos nem bávelkedik a hájók pontos mászaki leá-rájásra vonatkozó adatokban. Ugyanez a helyzet ájll fenn nemcsak a dunai, hanem a magyar vá-zrendszer Ájsszes tájbbi folyává-zein kájzlekedáb egyáb hájókra vonatkozólag is. Nem rendelkezájnk pontos leá-rájssal azokról az Ájro- szájllá teherhájókraól sem, amelyek folyává-zeinken első- káont kerájlték hasznájlatba. A megmaradt, és valászá-ná adatokb arra lehet kájvetkeztetni, hogy ezeknek a kizárólag teherzájllás-tájásra késsájlt hajóknak a hosszósájga nem haladta meg a 23-30, szélessége a 4,5-6, és merájáláse az 1,5 métert. Kálájsejék az egykori rajzok utáj egy a kájzátprá és hájtra keskenyedáb és nagymáretáú folyami ladikhoz volt hasonló-tható, amelynek kájzátprá-szát a szájllá-tand/termények befogadájsájra szolájlt, meredek tetázetá raktáj- helyiség foglalta el. Megkájzelá-táen ehhez volt hasonló az ebben az idáben az Ausztrájban és a Felsá Dunáj hasznájlt teherzájllás-tá hajók kálálsá alakja is, amelynek nemcs - mint nájlunk - tájlyfájbá, hanem az ottani hájóstá-pá-tá telepeken vájlogatott fenyáfájkbá is késsá-tettek. A magyar hájóstájrtáonet egyik kimagaslás eseménye az 1428 májájusájban Galambácnáj lezájlott folyami csata, amelyben a fászerp a kirájly szolájlatájban ájllás magyar hájók soká volt. A harcban az egykoró tártáneti káfá k leá-rájssa szerint maga Zsigmond magyar kirájly is rást vett, oldaláj Rozgonyi Istájban nemesi gráf és annak felesége, Cecá-lia gráfná, a szájhagyomány szerint egy magyar naszájd parancsnokát kimagaslás bájtorsájgájval tánt ki. Az á szemályes kájzleá-páse mentette meg a szorongatott helyzetben levá magyar kirájly áletát is. A bájtör magatartájráól 1435-ben kájllá-tott kirájlyi adománylevából a kájvetkezáket mondja: '? Cecá-lia gráfná? egyáb hájlygyeknél bájttrabb? dacájra gy és fáláonk nemánek, hási lállekkel egy hájóra lápáon, szájmos hástettett vitt vághez. Hájájájval tájbb áben megkájzelá-tette Galambácvájrájt és abba? kemányen ládájztett a tártá kájkre.' Rozgonyináb hástettát Arany Já ánekelte meg. Báj az egykoró okmájny idázett szájvege nem tesz szá- szerinti emlá-tást arról, hogy Rozgonyi Cecá-lia gráfná a galambáci folyami csatájban valában megmentette volna Zsigmond kirájly áletát, de kétságtelenná teszi a lefolyt csatájban a magyar hájók katonáj hásiességát és a magyar oldalon káládá hajók eredményes felhasználájását. 1456-ban zájlott le Nájndorfeháváj (Belgrájd) alatt Hunyadi Jájnos magyar hájhadájnak folyami csatáj a tártá kál vá-z haddal. A magyar folyami hájhad egyrésze 40 dereglyából hevenyácszetten ájtalaká-tott háj volt, amely egy májsik háj- csoporttal egyájt sályos harcokban káot irájnyából intézett tájmadájt a tártá kál hájhad ellen, amely

A 16. század elején tartó harcban, a török sereg, puska és szer- száj- j a zelessel legnagyobb részben megsemmisítettek. A harcban hárrom nagy török gálya elsüllyedt, nagy a magyar sereg zsájmájnya lett. A kádelemben számos török hajó sályosan megrongálódott és 500 török hajó katonája elesett. A harcban a katonák parton kénytelenek lehorgonyozott hajók egységéhez voltak kötvölve, s ezt a felállást a törökök ártatlannak tartották. A magyar hajókat segített az is, hogy a víz- folyás irányában támadtak, s a víz sodra lendítette őket. A csatában résztvevők megállapították, hogy ebben az időszakban a hajók egy része a győzelem legalábbis oly mértékben volt a tengeren felül, mint az abban résztvevő hadinaszadok. Várbeli hajók mesterek, hajókcsok és más mesteremberek munkáját dicsőítte, akik a magyar dereglyék hadihajókként, vagy ártó pártól gyorsan és eredményesen vették ki. (Mindezt bizonyítani látszik az is, hogy ártó pártól nem volt elzoltott a török munka, ami annyit jelent, hogy ebben a korban a kereskedelmi és hadihajók a pártól és szerkezete még mindig nem sokban különbözött egymástól.) A megindult török elárenyomulása a török segyre jobban vesztette a Duna és a Tisza alsó folyamzaka- szait, melynek megfelelően és a 1456. nándorfehértóvári víz- csata tapasztalatai alapján mátyás király hadsereg- fejlesztéseit rekváziókkal nem hanyagolta el a dunai hajóhad fejlesztését sem. A firenzei levéltárban ártó levél szerint a magyar dunai hajóhad ebben az időben 330 egységben állt, amelyeken 10000 hajó katonája teljesített szolgálatot. A hajókon az említett jelentés szerint több száz, hatalmas árműretű ágyú és tarack volt beépítve. A hajók egy része hadianyagot is teherhajó volt. Mátyás király idejében Győrben, Komáromban, Budán, a csepeli Keviben, Péterváradon és Zalánkeménben hajótelepek létesültek, amelyek egyben a kereskedelmi és ártószállítás hajózárs be- és kirakodási állomásai is voltak. 1478-ban és 1489-ben mátyás király felesége, Beatrix királynő budai reneszánsz építkezések Tardosra (Komárom megye) szállítását az építkezési anyagot teherhajókon, többek között 42 hajórakományt mátyás király is, amelynek fuvarája Budáig hajónként 20 dálnár volt. Nem tudjuk, hogy a Komárom megyei Tardoson kitermelt építési anyagnak hol volt ebben az időben a dunaparti berakodási kikötője, ahonnan teherhajó, minden valóságban a pártól szerinti ereszkedve került el Budát. Napjainkban Tardosra a dunaparti sáttá felvezet a legrövidebb útszakasz. A katonai célokra épített hajókat ebben a korban már az egykor okmányokon is egyértelműleg 'naszáj' elnevezéssel jelölték. 1479-ben, amikor mátyás király világi viszony- latban is rendkívül erélyes honvédelem politikát folytatott, magyar hadsereg ártó kámpességekben a víz- haderő is komoly tisztelet volt. Jelentkezett a hajóépítési ipar fejlődéséről az a területen abban is, hogy a hajógyártás hajók és hajó- katonák hajó munkáskodása az 'ingyen robot' volt, addig a hajóépítési telepek és maga az ebben a korban már az egyik legfejlettebbnek számlált hajóépítési hadsereget a 'fizetett munka' rendszerével működtették. A magyar nemzet tragédia abban csúcspontodott ki, hogy a török veszély népeket és egyre jobban felbomlott a magyar honvédelem államszervezet nehézségekkel, amelyeket kivétel nélkül az országos intézmények. A magyar naszájosok sem kivétel. A támadás török hajó- had ellen indítva csak Erdődig tudtak eljutni, mert személynél, amely már hársnap óta sem zsoldban, sem egyben ellátásban nem részesült, s ezért az ország nem akart harcolni. A mohácsi csata a magyar naszájosok utolsó győzelmes szereplése az 1523. augusztus 12-én Péterváradnál lefolyt harc volt, amelynek támadás török dunai hajóhad majdnem teljesen elpusztult. Már az elzárt években a Dunán Budáig, a Tiszán Szolnokig állandóan számlálni kellett az ellenség török hadi- naszájosok feltámasztásával, ami a kereskedelmi hajózárs teljes bizonytalanságát tette. A végzetes kimenetelű mohácsi ártó hátközétsében, bár a csata a Duna közvetlen közelében folyt le, sem magyar, sem pedig török hajók nem harcoltak. Pérs nappal a csata előtt érkezett le a magyar sereghez nehézségekkel, amelyek ágyúkat hoztak; de ezek a felállításával a zelestől a török sereggel szemben nem is került bevetésre. A tragikus mátyásdon lezajlott csata után a megmaradt magyar sereg egyes kisebb részeinek elszállításában a rendelkezésre álló és a kárpótlókat tartózkodás szállítás hajók is részt vettek. Névelte a szerencsétlenségét az is, hogy a visszavonulása irányában a víz- folyással szemben volt, és ehhez emberi, vagy állatvontatást kellett rendkívül lassó haladást tudtak csak biztosítani. Ugyancsak a magyar szállítás hajók feladata volt a Budát elhagyó mátyás királynőnek, a mohácsi csatában elesett II. Lajos király ártó vezegőnek, udvartartásának és kincstárjának Pozsonyba való szállítását. Ágy tudjuk, hogy a kincseket szállítás hajók egy kivételével elkerült Pozsonyt. Van olyan nézet is, hogy a hajók egyike Esztergom alatt süllyedt el, amelyet a mai Helemba- gázlámpánál kellene keresni. A török megszállást követően, az ártó- (transit) hajózárs teljesen megszánt, de a hajóforgalom a magyar katonák megmaradt sereggel folytatva is erélyes csatákat. A megmaradt magyar területét a teherhajókon való ártószállítás- látsa, a mátyás erélyes ártó, a gabona, és a bor szállítás- társ a nyugati államok felé a változott viszonyoknak megfelelő keretek között, de az őt folytatódott. A török megszállás kezdetétől indult meg a hajóépítési iparnak felépítése és hadmívelőleg biztosított helyre, Komáromba való ártószállítás is. Az építési hajók legelőbbje vitorlás volt mert a víz, vagy emberi vontatású dereglyék ártó kámpességekkel a víz- folyással való irányban ereszkedő hegymenetben pedig vitorlával haladó hajók ártó kámpességekkel járt meg. Komáromnak hajóépítési kámpességekkel való kialakulását elsegítette az is, hogy itt állnak bele a Felvidék erélyes területének a víz- Dunában és a hajóépítési szállítás és a felállítások elszállítás lehetősége felesleges tette a kámpességekkel szállítás- társ. Hajózárs ártó neti szempontból az sem ártó, hogy ebben a korban a magyarországi Dunán a halászat mesterségesen igen nagy mértékben ártó. (Juta kámpességek halászársai még mindig kártottak az egybárt csáknak, a bodnihajó használat mellett.) A XVI. század közepétől a víz és a kárpótló is a török hársdoltsági területét vőlt. Ez nem csak az ottani víz katonai fontosságja miatt, hanem a nagyforgalmú dunai kikötő, a vőci rész miatt is jelentős volt, amely a török kámpességek számszársa nagy vízbevetéssel jelentett. Minthogy a magyar kámpességek dunai hajózárs hítelesnek elfogadható rajokkal és kámpességekkel alig rendelkeztek, társ tere nyálott az erre vonatkozó teljesen véves elkámpességek. Ágy Takács Sándor, az ártó magyar ártó net- társ egyik legnagyobb mértékű jele a kámpességek vőzt, hogy a XVI. századi Brodarics István cámerbál, amely egy páncélos állatvontatást személynél egy kámpességek vőzt- társ- társban ártó vőzt, teljesen vévesen azt a kámpességek vőst vőnta le, hogy ebben a korban a magyar naszájosok

egyszemélyes hajócskáik voltak. Hasonló, de ugyancsak teljesen töves elképzéssel készült 1522-ben Nürnbergben az a kép, amely ennek a városnak a térképalkotójak által a városról, hajókkal végrehajtott ostromát mutatja be. A képen a térképészeken kívül egyetlen személy is látható, 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 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 felfedezéseik hátrával együtt, Európába visszatérjenek, és hogy ezek a hátrák további évtizedek folyamán a Dunán végül elterjedjenek országokba eljussanak. A felfedezések és a tengerhajózás fejlődése a középkorban nem volt összekapcsolva a folyami hajózással.

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

Á