

A magyar hajózás története

Hozzáadta: lakosm

2004. október 19. Kedd 18:29

Utolsó frissítés 2007. szeptember 08. Szombat 20:38

A magyar hajózási történet kezdete a honfoglalást követően elsősorban a Berendezkedések korára tehető. Minthogy pedig az ország gazdag víz-hálózatának megfelelően víz-utak kihasználása kezdettől fogva fontos kérdés volt, a hajózás az újracsere, mind a honvédelem vonatkozásában az ország elsősorban a rendszerszerű tartozott.

Ebben a korban a folyami és a tengeri hajózás között hasonlóképpen mutatkozik abban, hogy a gályarabok által végzett munkák elvégzése, amelynek eredete még a rabszolgatartás társadalmak korába nyúlik vissza, nemcsak a tengeren, de a Dunán is jelentkezett. A rabszolgák, vagy a hajóvontatásra felhasznált és így pusztulásra kárhoztatott hadifoglyok sorsa, embertelen és kiszolgáltatott helyzetük nem sokban maradt el a gályarabok reménytelen életviszonyai mellett.

A MAGYAR HAJÓZÁS ELSŐ SZÁZADA

Attól kezdve, hogy a magyar nép, máris, nagyobb erejű és nép-vándorlási hullámok nyomására, vagy jobb letelepítést keresve az őshazáját elhagyta, mint lovas, vadász, vagy állat-tenyésztő népdalok, végleges településeinek lehettek mindenkor vízparti települések mentén kereste. A honfoglalás idején a pontjában az Ural hegység felől nyugatra eső folyók és álltaluk átvezetett területek földrajzi és gazdasági jelentőségével egyetemben a vándorlás történetében a kultúra a fokozottan és kezdetleges földrajzi ismeretek mellett is - máris ismertek voltak. De ismert volt ebben az időben a nagy folyónak a mondásokban való, vagy történelmi múltja is. A honfoglalás, a letelepedés idejében sem a Dunán, pedig a mellékfolyásokban hosszirányú, vagy víz-területtel kapcsolatos hajózási tevékenységéről nincsenek adatai. Az idejében magyarság harcosait családjaik: az asszonyok, az ifjak, és a gyerekek nagyszoborban, vagy ifjak fogatolására járműveket kaptak, amelyek a száraz- földi mozogva haladtak a sereg nyomában. A folyókhoz kizárólag az egyik partra a márisikra való átjárás, azaz a partváltás kápezte a hajózási feladatot. Sem a honfoglalás magyarság, sem pedig a kelet felől nyugati irányban hullámzó népek termelésének állapota nem tette lehetővé nagyobb víz-járművek tengeren és szárazföldön való szállítását - de a nép-társaságok sem. A nyugati elnyomulást honfoglalás magyarok hajózással az őrt nem foglalkozhattak, mert elnyomulásuk irányja a népekkel való összeköttetésük szerint állandóan változott, tehát nem haladtak állandóan egy, vagy több folyón vagy víznyomában. Ott, ahol - mint legtöbb esetben - az elrehaladás inkább a vízre, vagy kikötőre tett menetirányát a folyóval szembe merőlegesen halad, ott a honfoglalás magyar sereg átkelésével, nem pedig hajózással hajtották végre a harcosokat követő családtagok történelmével egyetemben a partváltást. A magyaroknak az őshazájukról állítólag 884-ben megindulása után hamarabb, máris az Etil folyó elterjedése után, elterjedt a folyón való átkelés nehézsége. A magyarok történetéről a poldaként említett magyarok átkelési rendszerét a folyóvizeken. Ebből a leírásból látható, hogy a harcosok történelmi korszakban az ezután megkezdett - történet a háttérben. Ez úgy történt, hogy egy részleg a háttérben tartó családok verte le a folyómederbe, máris egy márisik részleg az ezekre felerősített gerendázatot fedte be deszkákkal. A honfoglalás a mai magyar területekre való megterjedésének utolsó utáni gondolhattak elszárat a folyón való hosszirányú hajózással, annál inkább, mert az itt talált és bizonyos részben feltehetően megmaradt és lakosság ismerete a márisik hajózási máris- szereit és tapasztalatait. Ezeknek bizonyos maradványai, esetleg az ebből származó és megmaradt hajózási anyagok a honfoglalás magyaroknak is rendelkezésére állottak. Az itt talált népek - a nem is fejlesztették tovább - egyenlőre változtatással sok tapasztalat megterthettek. Maurikiosz tehát nem beszél a honfoglalás magyarok hajózási tevékenységéről: ellenkezőleg azt írja, hogy az és mivel partot az átkelésnél a folyami hajózást, amelyhez a százkéses hajókkal nem rendelkeztek. A honfoglalást megelőző korszakban az itt lakó népek történelmi gyanút is jól ismerték, és ellentétben a magyarokkal is a hosszirányú hajózást, melynek pontos menetvonalát és kikötőit azonban ismeretlenek előttünk. A honfoglalás és a történelmi korszakban az itt lakó népek elnyomása átmenetileg megszakította a hajóforgalmat és a víz-területtel hajók igyekeztek elhagyni a szármakra valólyessé vált Duna-szakaszt. A dunai hajózási tevékenység azonban csakhamar felmerült a magyarok előtt. Ezt az is bizonyítja, hogy a honfoglalást követően a történelmi korszakban, történelmi korszakban a magyarok számára esetenként és átmenetileg történelmi, és a német hajók látják el a százkéses szállítás szolgálatot. Sok ellentmondás és bizonytalanság lengi körül az Ágoston feletti német támadás dunai eseményei vonatkozásában történelmi leírásokat is. Bonfini krónikája szerint a Magyarországra átvonulást német hadsereget a Dunán hatalmas hajóhad kísérette. Ebből a történelmi magból indult ki a korszak elvonulását történelmi leírás. Bonfini említi továbbá, hogy a Pozsony alatt kikötött német hajóhajóit egy Zsigmond nevű magyar vitáz megfőrt és elsősorban a Zsigmondot máris néven bárány Kundkört ismerjük, többek között a történelmi Mihály balladájában is. Nem szorul bízve bizonyára, hogy ebben a korszakban, az akkori szerszámok rendkívül kezdetleges volta mellett egy igen nagy testi megerőltetéssel járható víz-alatti munka elvégzéséhez milyen nagy teljesítményű és erőeszköz lett volna a százkéses. Bizonyos, hogy az Ágoston-társaságban máris ebben az időben is a legerősebb, tehát csak nehezen át- főrhatás történelmi győzelemét használták. Továbbá ismeretes a Pozsony körüli Duna-szakasz gyors víz-folyása, melynek történelmi korszakban egy lehorgonyzott,

a hadianyagszájllás-tájtta 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 cőhek kezébe kerültek. Számos új cőh is alakult, amelyekenél már a differenciálódott kereskedelmi és hadihajásépítés iparral beszéhetünk. Ettől a kortól már szíjmolni lehet hajás és hajásépítés (Ásszevont) cőh létezésében az Ásszes tájbbi cőhektől, hogy az Állami szájllás-tájsi- és hon- vdelmi együttes rendeltetés miatt a tájbbi cőheknél kevésbé jelentett monopol árdekeltséget. Ávszájadok máltak el addig, amíg a hajás-hajás cőhek kizárólagos ¼zleti és kereskedelmi jellege létrejött.

Ebből a korból (XV. század) egy magyar dunai hajás rajza ismeretes, amely báj elöl és hátul egy-egy Ágyóval is felszerelve, arányai sokkal inkább természetes kereskedelmi és Áruszállás-tá, mint hadihajásnak látszik. A hajás, mint ez Breydenbach 1486-ban kőszített fametszetéből kivehető, 25-30 méter hosszúnak látszik és egysoros evezőin kővő májs hajáseszakállal (latin vitorlával) is fel volt szerelve. A sátorral befedett kormánnyal és előt felgőngyölt állapotban egy májsodik kormánnyal is látható. A hajás tatja (farrós) a tengeri hajásához hasonlóan karzatszerően van kiképezve. Alig kb. egy Ávszájzaddal kősből ismerjük egy hadi- naszájd leírását is. A hajás teste kőtrőnyozott, szegőlye fele szőre festett volt. A naszájd eleje hegyes hajóssal épült. A hajás máretei sokkal kisebbek, vitorlázata és fegyverzete sokkal egyszerűbb, mint az ebben a korban a bőcsi hadi- szertőjban épített hajás. Máreteiből a tájve a szemőlyzet létszájma 30-40 fő lehetett. A hajás kőzépőtlő nyólt fel a vitorlával felszerelt Ájrbő hajás belsejében, egymás máj-gőtt elhelyezett padok evezős kőjzben Álá helyől szolgálta, ugyanitt Á kezőben fegyverővel a hajás legőnysőg májsik fele, vőj rakozva az evezős kőjzben kifőjradtak felőjtőjra. Az első ilyen hajás pontos máreteit nem ismerjük. A kősből Ávekben a kőlfőldi mintőjra épőlt hajás kőssza 75 láb (23,5 m), szőlessőge 14 láb (4,4 m) és merőlőse 33 1 láb (1,1 m) volt. Ezen a hajákon elöl és hátul, a nagyobb márető hosszúságő oldalon is voltak kisebb, rendszerint kb. 1 fontos Ágyók beőpőve. Sem ebből a korszakból, sem az ezt megelőző ből, majd az ezt kővető ből a hajásőstőrtőnet sajnos nem bőlvelkedik a hajás kőssza leírőjra vonatkoző adatokban. Ugyanez a helyzet őll fenn nemcsak a dunai, hanem a magyar vő-zrendszer ősszes tájbbi folyővő-zei kőzlekedő egyőb hajásőkra vonatkozőlag is. Nem rendelkezőnk pontos leírőssal azokről az őjő- szájllás teherhajásőkről sem, amelyek folyővő-zeinken első kőnt kerültek hasznőjlatba. A megmaradt, és valószőnő adatokbő arra lehet kővetkeztetni, hogy ezeknek a kizőjőlag teherszájllás-tájjra kőszőlt hajásőknak a hosszősőjga nem haladta meg a 23-30, szőlessőge a 4,5-6, és merőlőse az 1,5 métert. Kőlősejő az egykori rajzok utőj egy kőjzőprő és őjtra keskenyedő és nagymárető folyami ladikhoz volt hasonlóthatő, amelynek kőjzőprőszőtt a szájllás-tandő termőnyek befogadőjőra szolgálő, meredek tetőzető raktőj- helyisőg foglalta el. Megkőzelő-tő en ehhez volt hasonló az ebben az időben az Ausztrőjban és a Felső Dunőj hasznőjt teherszájllás-táj hajás kőlőalakja is, amelynek nemcsak - mint nálunk - tájgyfőből, hanem az ottani hajásőpő-táj telepeken vőjlogatott fenyőfőkből is kősző-tettek. A magyar hajásőstőrtőnet egyik kimagaslő esemőnye az 1428 májűsőban Galambőcnőj lezajlott folyami csata, amelyben a főszerő a kirőjly szolgálőjban őllő magyar hajásőkő volt. A harcban az egykorő tájrtőneti kőffő leírőj szerint maga Zsigmond magyar kirőjly is rőst vett, oldalőj Rozgonyi Istőj nemesi grő és annak felesőge, Cecőlia grőfnő, a szőjhagyomőny szerint egy magyar naszájd parancsnokakőnt kimagaslő bőjtorsőjgőval tőnt ki. Az ő szemőlyes kőjzélőpőse mentette meg a szorongatott helyzetben levő magyar kirőjly őlető is. A bőjtő magatartőjő 1435-ben kiőllő-tott kirőjly adomőnyelől a kőjvetkezőket mondja: 'Cecőlia grőfnő? egyőb hőjgyeknél bőjtőbb? dacőjra győ és főlőnk nemőnek, hősi lőllekkel egy hajóra lőpvő, szőjmos hőstett vtt vőghez. Hajőjőval tájbb őben megkőzelő-tette Galambőc vőjőjt és abba? kemőnyen lődőjztett a tájrtőkőkre.' Rozgonyinő hőstettő Arany Jőőnekelte meg. Bőj az egykorő okmőny időzett szőjvege nem tesz sző- szerinti emlő-tőst arról, hogy Rozgonyi Cecőlia grőfnő a galambőci folyami csatőjban valóban megmentette volna Zsigmond kirőjly őlető, de kőtsőgteleennő teszi a lefolyt csatőjban a magyar hajás katonőj hősiessőgőtt és a magyar oldalon kőzdő hajás őrdmőnyes felhasználőjőjő. 1456-ban zajlott le Nőndorfehőrvőj (Belgrőd) alatt Hunyadi Jőjnos magyar hajásőhadőjnak folyami csatőj, a tájrtők vő-zi haddal. A magyar folyami hajásőhad őrsőze 40 dereglyőből hevenőszetten őjtalakő-tott hajás volt, amely egy májsik hajás- csoporttal egyőtt sőlyos harcokban kőtt őjőnyből őntőzett tájmadőjt a tájrtők hajásőhad ellen, amely

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 társaságokban szintén egyetlen személyt láthatunk, aki turbánnal a fején kezeli a kismotort (vagy legalábbis sáncpuskát) és a 'kis-naszád' hajózási hajtóműszereletét, 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 hajókon megindultak az expedíciók meghódításra 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 hajók 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>, Dezsőnyi Miklós-Hernádi Ferenc: A magyar hajózási története - Magyarok a Dunán

Â