

A magyar hajózás története

Contributed by lakosm
2004. October 19. Tuesday 18:29
Last Updated 2007. September 08. Saturday 20:38

There are no translations available

A magyar hajózástörténet 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 árucserére, mind a honvédelem vonatkozásában az ország elsősorban a kereskedelmi tartozott.

Ebben a korban a folyami és a tengeri hajózás között hasonlóságok mutatkoznak abban, hogy a gályarabok által végzett munkák szerepe, 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 mögött.

A MAGYAR HAJÓZÁS ELSŐ VÍZSZÁZADI

Attól kezdve, hogy a magyar nép, máris, nagyobb erejű népvándorlásai hullámok nyomására, vagy jobb lehelőket keresve az őshazáját elhagyta, mint lovas, vadász, vagy állat-tenyésztő népi településeinek lehártya mindenkor víz-parti sákságok mentén kereste. A honfoglalás időpontjában az Ural hegység felől nyugatra és folyamok által lakott területek felől drázi és gazdasági jelentőségű egyúttal a vándorlás történeteként a kultúra a fokozottan kezdetleges felől drázi ismeretek mellett is - máris ismertek voltak. De ismert volt ebben az időben a nagy folyónak a mondások közt, vagy történelmi múltja is. A honfoglalás, a letelepedés idejében sem a Dunán, pedig a mellékfolyásokban hosszirányú, vagy víz-üzemeltetéseivel kapcsolatos hajózási tevékenységéről nincsenek adatai. Az idekorban magyarok által lakott területek: az asszonyok, az ifjak, és a gyerekek nagyszoborban, vagy ifjak fogatolására járműveken kávézták, amelyek a száraz- felől mozogva haladtak a sereg nyomában. A folyónak a kizárólag az egyik partra a márisikra való átjárás, azaz a partváltás kávézte a hajózási feladatot. Sem a honfoglalás magyarok, sem pedig a kelet felől nyugati irányban hullámzó népi települések termelésének állapota nem tette lehetővé a nagyobb víz-üzemeltetés tengeren és száraz felől való átjárás - de a népi települések sem. A nyugati elnyomulást honfoglalás magyarok hajózással az őrt nem foglalkozhattak, mert elnyomulásuk irányja a máris népekkel való összeköttetésük szerint állandóan változott, tehát nem haladtak állandóan egy, vagy több folyónak a felől irányjában. Ott, ahol - mint legtöbb esetben - az elrehaladás felől változott, vagy kikötészetten menettirányja a folyónak zsebbe merőlegesen halad, ott a honfoglalás magyar sereg átkelésével, nem pedig hajózással hajtották a gályarabokat követően családtagok között egyúttal a partváltást. A magyaroknak az őshazájukról állólag 884-ben megindulása után hamarabb, máris az Etil folyó előre után, elöberrült a folyón való átkelés nehézsége. A magyarok a gályarabok történetét a páldáként említett magyarok átkelési rendszerét a folyóvizeken. Ebből a leírásból látható, hogy a harcosok történeti korszakban az ezután megkezdett - történet a hádverés. Ez úgy történt, hogy egy részleg a hád tartásukat verte le a folyómederbe, máris egy márisik részleg az ezekre felerősített gerendázatot fedte be deszkákkal. A honfoglalás a mai magyar területekre való megkezdésének után a letelepedés után gondolhattak el a száraz folyón való hosszirányú hajózással, annál inkább, mert az itt talált és bizonyos részben feltehetően megmaradt ismerete a márisik hajózási márisik - 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 fejlesztettük tovább - egyúttal a változtatással sok tapasztalat megtarthattak. Maurikiosz tehát nem beszél a honfoglalás magyarok hajózási tevékenységéről: ellenkezőleg azt írja, hogy a népi mivel pártolták az átkelésüket a folyami hajózást, amelyhez a szákságos hajókkal nem rendelkeztek. A honfoglalást megelőző korszakban az itt lakó népek történetük gyanánt is jól ismerték, és ellentétben a magyarokkal is a hosszirányú hajózást, melynek pontos menetvonalát és kikötési azonban ismeretlenek előttünk. A honfoglalás és a követő korszakban az itt lakó népek történetük elnyomása átmenetileg megszakította a hajóforgalmat és a hajózási tevékenységük azonban csakhamar felmerült a magyarok előtt. Ezt az is bizonyítja, hogy a honfoglalást követően a követő korszakban, történelmi korszakunk adatai szerint a magyarok számára esetenként és átmenetileg gályarabok, német hajók látták el a szákságos szállítást. Sok ellentmondás és bizonytalanság lengi körül az időben lefolyó német máris dunai eseményeire vonatkozó történelmi leírásokat is. Bonfini krónikája szerint a Magyarországra átvándorló benyomulást német hadsereget a Dunán hatalmas hajóhad kísérette. Ebből a történelmi magból indult ki a köztársaság vezetői 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 történeti Mihály balladájában is. Nem szorul bízve bizonyára, hogy ebben a korszakban, az akkori szerszámok rendkívül kezdetleges volta mellett egy igen nagy testi megerőltetéssel járó víz-alatti munka elvégzéséhez milyen nagy teljesítményű fűrészeszköz lett volna szákságos. Bizonyos, hogy a népi településeken máris ebben az időben is a legerősebb, tehát csak nehezen átruházott tárgyakat használtak. Továbbá ismeretes a Pozsony felől Duna-szakasz gyors víz-folyása, melynek követésében egy lehorgonyzott,

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 korÁjiban is hasznÁjlatos dereglyeszérÁ± szÁ©les fahajÁ³k szÁjllÁ-tottÁj^k MagyarorsÁjgra, má-g a magyar hajÁ³zÁj^s a honi kikÁjttÁ³ben rakta be a kÁ¹/l fÁjldi tovÁjbbÁ-tÁj^sra szÁjnt, tÁjbbnyire termÁnyfÁ©lesÁ©gek bÁ¹ 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 kikÁjttÁjÁ©t (Portus Danubii) kÁ¹/l ÁjllÁ³ erÁ³dÁ-tÁ©si rendszer vÁ©dte. 1241-ben, a tatÁjrijÁj^ris alatt nem szerepel a magyar dunai hajÁ³had. KorÁjbbi kivÁjltÁjga volt Pest vÁjrosÁjnak a IV. BÁ©la kirÁjlytÁ³ kapott ÁjrumegÁjllÁ-tÁj^si joga, amelyet a kirÁ a tatÁj^r-jÁj^ris utÁjn- minden bizonnyal a vÁjros tovÁjbbfejlesztÁ©se Á©rdekÁ©ben - kiadott szabadsÁjglevÁ©ben 1244-ben megÁj^rtÁ-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 vÁjmot azok a hajÁ³k is kÁj^ttelesek voltak megfizetni, amelyek a vÁjrosban meg sem Ájlltak Á©s a kikÁjttÁ³t nem is hasznÁj^tik. HasonlÁ³ kivÁjltÁjgokban rÁ©szesÁ¹/t Pozsony, KomÁjrom Esztergom vÁjrosa, illetve kikÁjttÁ³je is. E kirÁjlyi kedvezmÁ©ny háj^rtrÁjnyos kÁj^tvetkezemÁ©ny, mint azt a kÁ©sÁ³biekben lÁ³ lehet, erÁ³sen bÁ©nÁ-totta a hajÁ³zÁj^s szabadsÁjgÁj^t. Tudjuk, hogy ebben az idÁ³ben Pest kÁj^rÁ¹l egy DunaÁjg há³zÁ³dott, amely a RÁjkospatok torkolatÁj^tÁ³l a Molnáj^r tÁ³ig (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 kereszttÁ¹l nemcsak a Fekete- tengert Á©rtÁ©k el, hanem a part mentÁ©n tovÁjbbhajÁ³zva bejÁj^rtÁj^k Kis-Á³zsia partvidÁ©kÁ©t, mindenhol Áj^rucserreforgalmat igyekezve lÁ©tesÁ-teni a sajÁj^t Á©s a felk kikÁjttÁ³k orszÁjgainak piaca szÁj^rmÁjra. A remÁ©nyteljesen nekilendÁ¹/t kis-Áj³zsiai hajÁ³forgalmat kÁ©sÁ³bb az ElÁ³-Á³zsiaÁj³ megjelenÁ³ OzmÁjn Birodalom bal- kÁj³ni elÁ³retÁj^rÁ©se Á©s a Bosznia birtokÁjÁ©rt folyÁ³ harcok szÁ¹/ntettÁ©k meg. TermÁ© hogy a hajÁ³zÁj^s nagyarájnyÁ³ fejlÁ³dÁ©se magÁjval hozta a hajÁ³smestersÁ©g tÁjrsadalmi 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 Áj^rnÁjllÁ³ testÁ¹/leteknek kÁ¹/l ÁjllÁ³ bÁ-rÁjja volt. IV. (Kun) LÁj³szlÁ³ (1272-1290) uralkodÁj^sa ugyancsak nem nevezhetÁ³ a magyar tÁj^rÁ©nelem nyugodt szakaszÁj³nak. HajÁ³zÁj^stÁj^rÁ©neti szempontbÁ³l má©gis nagyjelentÁ³sÁ©g hogy az 1278. Á©vben BÁ©csbÁ¹l indulva Áj^rÁ³kkal megrakott hajÁ³ ment vÁ©gig a DunÁj³n, a Fekete-tengeri, vagy bizÁj³nci kikÁjttÁ³k felÁ©. MagyarorsÁjgon az 1268. Á©vtÁ¹l kezdve máj^r má±kÁj^tdek a rÁ³mai idÁ³kben is ismert hajÁ³vontatÁ³ tÁj^rsulak amelyek a máj^r emlÁ-tett kÁj^rÁ¹lmÁ©nyek kÁj^tzÁj^tt, kÁ©nyszermunkÁj^rÁ-tÁ©lt foglyokkal Á©s hadifoglyokkal dolgoztak. Az Á³rpÁj³dhÁj³z utolsÁ³ sarjÁj³nak, III. EndrÁ©nek (1290-1301) uralomra jutÁj^sa Á©s uralkodÁj^sa, az orszÁj³g rendkÁ-vÁ¹/l zilÁj^t politikai Á©s erÁ³hatalmi viszonyai kÁj^tzÁj^ttt ment vÁ©gbe. Ášgy lÁj³tszik, 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-tÁj³ssal. HajÁ³zÁj^stÁj^rÁ©neti szempontbÁ³l Á©rdekes az az 1336. december 13-Áj³n kelt okmÁj³ny, amely arról is szÁ³l, hogy GyÁj³rgy budai-kÁ¹/lvÁj³rosi hajÁ³s sajÁj^t Á©s tÁj^rsai nevÁ©ben azt kÁ©rte I. KÁj³rolytÁ³l, hogy hosszabbÁ-tsa meg az Áj³ltaluk hasznÁj^t jenÁ³ Á©s pesti rÁ³ azaz kikÁjttÁ³ helyek hasznÁj^tlati jogÁj^t, melyeknek hasznÁ©lvezetÁ©t I. LÁj³szlÁ³ Á©s IV. BÁ©la kirÁjly elÁ³deknek engedÁ©ly amelynek szerintÁ¹/k a nyulakszigeti apÁj³cÁj^k erÁ³- szakkal elfoglaltak. A kirÁjlyi itÁ©lÁ³szÁ©k vizsgÁj^tlata azutÁjn bebizonyÁ-t hogy a panaszosok Áj³ltal bizonyÁ-tÁ©kkÁ©nt bemutatott kirÁjlyi adomÁjnylevÁ©l hamisÁ-tvÁj³ny 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 meghagyttÁj^k a folyami szabad hajÁ³zÁj^s Á©s kereskedÁ©s jogÁj³bar kÁ¹/l ÁjllÁ³ megemlé-tve sajÁj^t tulajdonukat kÁ©pzÁ³ hajÁ³ik Á©s dereglyÁ©ig hasznÁj^tlati jogÁj^t. Sok vonatkozÁj³ban hitelt Á©rdtÁj^rÁ©nelmi forráj³smunkÁj^k ebbÁ¹l a korbÁ³l szÁ-vesen hasznÁj^tllÁj^k a rendkÁ-vÁ¹/l figyelemremÁ©ltÁ³, sÁ³t talÁj³n tÁ³l Á¹/nne 'kirÁjlyi hajÁ³snÁ©p' elnevezÁ©st is. Ugyanakkor nem talÁj³lunk megnyugtató kÁj^tz-lÁ©st arra, hogy ez alatt az elnevezÁ©s alatt polgÁj³ri, 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 legalÁj³bbis a mohÁj³csi vÁ©sz korÁj³ig eldÁj^tntetlen a magyar hajÁ³zÁj^stÁj^rÁ©net adatai kÁj^tzÁj^ttt.

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

Nem szorul bÁ³vebb magyarÁjzatra, hogy a magyar tÁj^rÁ©nelem e korszakÁj³ban má©g lehet Áj^rnÁjllÁ³ hajÁ³Á©pÁ-tÁ³ iparrÁ³ beszÁ©lni. Má©gis, megÁjllapÁ-thatÁ³, hogy ha Á¹/zemjellegÁ± hajÁ³Á©pÁ-tÁ³ telepekrÁ¹l ebben az idÁ³ben má©g is beszÁ©ltek voltak szakmailag kÁ©pzett hajÁ³Á©pÁ-tÁ³ mesterek, akik jobbÁjgyi, feudÁj³lis fÁ¹/ggÁ³sÁ©gben Ájllottak urakkal a kirÁjlyal. Az Áj³sszes szakma szerinti mestere- kÁj^tzÁj^tttÁ¹/k a hajÁ³Á©pÁ-tÁ³ mesterek is - bizonyos, szerÁ©ny keretek kÁj^tzÁj^ttt meghagyttÁj^rÁj³sÁj³guk mellett a kirÁjlynak adÁ³t tartozott fizetni, ezen-kÁ-vÁ¹/l katonai szolgÁj^tlatra is kÁj^ttelezve voltak, de ez feltÁ©telezhetÁ³en megvÁj^tlthatÁ³ volt a haditermelÁ©skÁ©nt minÁ³sÁ-thetÁ³ munkÁj³val is. Mindez valÁ³szÁ-nÁ±vÁ© teszi, hogy MagyarorsÁjgon ebben a korban a specializÁj^tl hajÁ³Á©pÁ-tÁ³ kÁ©zmÁ±vessÁ©g má©g nem vÁj^tl el a kÁj^tzlekedÁ³ hajÁ³mestersÁ©gtÁ³l, amely egyszerÁ±bben Á©gy is kifejezhetÁ³, hogy ezekben az Á©vszÁjzadokban a hajÁ³sok maguk csinÁj^tllÁj^k 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^ttt ki egÁ©szen a hajÁ³Á©pÁ-tÁ³ fÁ³iskolÁj^t vÁ© má©rnÁj³kgig. 1849-ben pÁ©ldÁj³ul, a honvÁ©dsÁ©g pÁj³ncÁ©los hadigÁ³zÁj³l, a 'pattantyÁ³ hajÁ³t' Á©pÁ-tÁ³ Pretions SÁj³n szÁjrmazÁj³sÁ³, a DunagÁ³zhajÁ³zÁj³si VÁjllalat Á³budai hajÁ³gyÁj³ban dolgozÁ³ má©rnÁj³kgig is má©g Á-gy nevezte magÁj^t! Mellette, a kÁ©pzÁ³ ipari munka vÁ©gzÁ©sÁ©re máj³s munkÁj³sok is dolgoztak, vegyesen a hajÁ³s szakmÁj³ban máj^r Á©vek Á³t foglalkoztatott tapasztalt, vagy kiÁj^tregedett hajÁ³sokkal, akik kÁj^tzÁj^ttt munkÁj³val Á©s a hajÁ³Á©pÁ-tÁ³ mester szemÁ©lyes irÁj³nyÁ-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/l ÁjllÁ³lÁ©se, paraszti szolgÁj^tlatÁj³sokra valÁ³ kÁj^ttelezetsÁ©g nÁ©lkÁ¹/l. VÁ©gÁ¹/l is a XIV. században kÁ©zmÁ±vesek - kÁj^tzÁj^tttÁ¹/k a hajÁ³Á©pÁ-tÁ³k is - cÁ©hekben tÁj^rmÁj^rÁ¹letek. A hajÁ³Á©pÁ-tÁ³k cÁ©hÁ©hez a hajÁ³sok is

a hadianyagszájllás-tájt álltta 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, amelyekenél már a differenciálódott kereskedelmi és hadihajó építés iparral beszélni lehetne. Ettől a kortól már szíjmolni lehet hajókat és hajóépítés (Árnysevonó) céh is létezik abban a korszakban. Az árnysevonó céh azt állítja, hogy az illami szájlás-tájsi és honvédelmi együttes rendeltetés miatt a tájsi céhnek a kevesebb jelentett monopol árdekeltségét. Árvszázadok mártak el addig, amíg a hajóshcéhek kizárólagos üzleti és kereskedelmi jellegűek voltak.

Ebből a korból (XV. század) egy magyar dunai hajó rajza ismeretes, amely bár elöl és hátul egy-egy ágyúval is fel van szerelve, arányai után sokkal inkább természetes kereskedelmi és áruszállító, mint hadihajónak látszik. A hajó, mint ez Breydenbach 1486-ban készített fametszetéből kivehető, 25-30 méter hosszúnak látszik és egysoros evezésin kávé máris hajóeszközzel (latin vitorlával) is fel volt szerelve. A sátorral befedett kormányállás előt felgárgyágt állapota egy másodkormányvitorla is látható. A hajó tatja (farrós) a tengeri hajókhoz hasonlóan karzatszerűen van kiképezve. Alig kb. egy árvszázaddal később ismerték egy hadi- naszájd leírását is. A hajó teste kátrányozott, szegélye fehér színre festett volt. A naszájd eleje hegyes hajóorrjal épült. A hajó mártai sokkal kisebbek, vitorlázata és fegyverzete sokkal egyszerűbb, mint az ebben a korban a bencsi hadszíjban épített hajók. Mártai a személyzet álltszájma 30-40 fát lehetett. A hajó kátrányoztatást nyúlt fel a vitorlával felszerelt ájrb hajó belsejében, egymás márg-gágtt elhelyezett padok evezés kátrányban állás helyül szolgálta, ugyanitt áll kezében fegyverrel a hajólegények májsik fele, várakozva az evezés kátrányban kifáradtak felállítására. Az első ilyen hajó pontos mártai nem ismerték. A későbbi ávekben a kátrány mintára épült hajók hossza 75 láb (23,5 m), szélessége 14 láb (4,4 m) és mértéke 33 1 láb (1,1 m) volt. Ezen a hajón elöl és hátul, a nagyobb mártai hosszúságú oldalon is voltak kisebb, rendszerint kb. 1 fontos ágyúok beépítve. Sem ebből a korszakból, sem az ezt megelőzőből, majd az ezt követőből a hajózájt álltszájnet sajnos nem bízvelkedik a hajók pontos mártai leírására vonatkozó adatokban. Ugyanez a helyzet áll fenn nemcsak a dunai, hanem a magyar vízrendszer árnysevonó tájsi folyóvízein kátránykedő egy árv hajókra vonatkozólag is. Nem rendelkezünk pontos leírással azokról az árv- szájlás teherhajókról sem, amelyek folyóvízeinken elsőként használatba. A megmaradt, és valószínűleg adatok arra lehet kátránykeztetni, hogy ezeknek a kizárólag teherzájlás-tájsra készült hajóknak a hosszúsága nem haladta meg a 23-30, szélessége a 4,5-6, és mértéke az 1,5 métert. Kátrány az egykori rajzok után egy kátránypró és hájtra keskeny és és nagymártai folyami ladikhoz volt hasonlótható, amelynek kátrányprószót a szájlás-tandó termények befogadására szolgálta, meredek tetőzetű raktár helyiség foglalta el. Megkátalás-tá en ehhez volt hasonló az ebben az időben az Ausztriában és a Felső Dunán használt teherzájlás-tá hajók kátrány alakja is, amelynek nemcsak mint nájlunk - tájgyfájból, hanem az ottani hajóépítés telepeken véglogatott fenyőfákból is készült. A magyar hajózájt álltszájnet egyik kimagasló eseménye az 1428 májijusában Galambácnál lezajlott folyami csata, amelyben a fás szerep a királyi szolgálatban álló magyar hajók sokát volt. A harcban az egykoró tájneti kátrány leírása szerint maga Zsigmond magyar király is részt vett, oldalán Rozgonyi István nemesi gróf és annak felesége, Cecília grófné, a szájhagyomány szerint egy magyar naszájd parancsnokát kimagasló bízorsággal tánt ki. Az személyes kátrányból mentette meg a szorongatott helyzetben levő magyar királyi álet is. A bízor magatartásról 1435-ben kiállított királyi adománylevél a kátránykeztő mondja: 'Cecília grófné? egy árv hájgyeknél bíztrabb? dacára és fátáknak nemének, hási álllelkel egy hajóra állpán, szájmos hástettett vitt ávghez. Hájával tájbb ázben megkátalás-tette Galambácvárát és abba? keményen álldátztett a tájrákátkre.' Rozgonyinál hástettett Arany János nevelte meg. Bár az egykoró okmányi időzett szájvege nem tesz szó- szerinti említést arról, hogy Rozgonyi Cecília grófné a galambácsi folyami csatában valóban megmentette volna Zsigmond királyi álet, de kátránygtelenné teszi a lefolyt csatában a magyar hajók katonák hásiességát és a magyar oldalon kátrány hajók eredményes felhasználását. 1456-ban zajlott le Nándorfehőrvár (Belgrád) alatt Hunyadi János magyar hajóhadjának folyami csatája a tájrákát vőzi haddal. A magyar folyami hajóhad egrésze 40 dereglyéből hevenyőszetten állalakott hajó volt, amely egy májsik hajó- csoporttal együttesen sályos harcokban kátrány iránybál intézett tájmadást a tájrákát hajóhad ellen, amely

A 17. században tartó harcban, a török sereg, puska és szerszámjainak legnagyobbrésztben megsemmisítettek. A harcban hármas nagy török gálya elsüllyedt, ahogy a magyar sereg zászlomajnya lett. A káoszdelemben számos török hajás selyosan megrongálódott és 500 török hajás katonája elesett. A harcban a katonai partközvetlen leforgonyzott török hajások egymáshoz voltak közeledve, s ezt a felállást a törökök ártatlannak tartották. A magyar hajásokat segítette az is, hogy a víz-folyás felállításai irányadók, s a víz sodra lendítette a katonákat. A csatában résztvevők megállapították, hogy ebben az időszakban a hajások egy része szerelve (a leírások ismételt emlegetik a víz felállítását hangos üggyőddé). A győzelem legalábbis olymértékben volt a török ellenében felfegyverzett szállítások hajások árdeme, mint az abban résztvevő hadinaszadok. Várbeli hajások mesterek, hajások és mesteremberek munkájait dicsőítik, akik a magyar dereglyék hadihajásokkal, valamint átépítésekkel gyorsan és eredményesen végzetek el. (Mindez bizonytalanul látszik azt is, hogy átépítések nem voltak, hanem új munkák, ami annyit jelent, hogy ebben a korban a kereskedelmi és hadihajások építései és szerkezetei mindig nem sokban tértek el egymástól.) A megindult török elárnyomulása a török sereg egyre jobban vesztélyeztette a Duna és a Tisza alsó folyamzakai, melynek megfelelően és a 1456. évi török sereg hadi felállításait sem. A fentebb leírtakban az árszámlátok-leírás szerint a magyar dunai hajásokban 330 egységben állott, amelyeken 10000 hajás katonája teljesített szolgálatot. A hajásokon az említett jelentés szerint több száz, hatalmas árszámot és üggyőddé és tarack volt beépítve. A hajások egy része hadianyagot is teherhajás volt. Májusban királyi idejében Győrben, Komáromban, Budán, a csepeli Keviben, Péterváradon és Zalánkeménben hajás telepek álltak, amelyek egyben a kereskedelmi és árszámlátok hajások be- és kirakodási állomásai is voltak. 1478-ban és 1489-ben májusban királyi felelősök, Beatrix királynő budai reneszánsz építkezése Tardosra (Komárom megye) szállítás-töltés az építkezési anyagot teherhajásokon, többek között 42 hajás rakományát a hajásokat is, amelyek fuvarja Budáig hajásokkal 20 óráig volt. Nem tudjuk, hogy a Komárom megyei Tardoson kitermelt építési anyagnak hol volt ebben az időben a dunaparti berakodási kikötője, ahonnan teherhajások, mindenféle szállásnak és szerkezeti részeknek Budapestre. Napjainkban Tardosra a dunaparti szállás felvezet a legrövidebb úton keresztül. A katonai célokra épített hajásokat ebben a korban már az egykor okmányok is egyértelműen 'nászád' elnevezéssel jelölték. 1479-ben, amikor májusban a királyi viszonylatban is rendkívül erős teljes honvédai célok hatalmi politikát folytatott, magyar hadsereg a török káoszban a víz haderő is komoly tányez volt. Jelentkezett a hajások építési ipar fejlődése az a területen abban is, hogy a hajások jobbjai hajások és hajások katonák hajások munkájuk az 'ingyen robot' volt, addig a hajások építési telepek és maga az ebben a korban már az egyik legfejlettebbnek számító hajások építési hadserege a 'fizetett munka' rendszerével működött. A magyar nemzet tragédia abban csúszott ki, hogy a török veszély népszerűvé és egyre jobban felbomlott a magyar honvédelmi államszervezet ellenében, amelytől még kivétel nélkül a letételekkel és intézkedésekkel. A magyar nászádok sem kártottak. A hajások török hajások had ellen indítva csak Erdődig tudtak eljutni, mert személynél, amely már hársnap óta sem zsoldban, sem egyben állásban nem részesült, s azonnal szőlés és nem akart harcolni. A mohácsi csata a magyar nászádok utolsó győzelmes szereplése az 1523. augusztus 12-én Péterváradnál lefolyt harc volt, amelynek során a hajások dunai hajások had majdnem teljesen elpusztult. Már az előzőekben a Dunán Budáig, a Tiszán Szolnokon állandóan számolni kellett az ellenség török hadi nászádok felállításával, ami a kereskedelmi hajások teljes bizonytalanságát tette. A végzetes kimenetelű mohácsi ütközésben, bár a csata a Duna közvetlen közelében folyt le, sem magyar, sem pedig török hajások nem harcoltak. Pérs nappal a csata előtt érkezett le a magyar sereghez honvédelmi szállítások hajások, amelyek üggyőddé hozták; de ezek a felállításokkal a török sereggel szemben nem is kerültek bevetésre. A tragikus másdon lezajlott csata után a megmaradt magyar sereg egyes kisebb részeinek elszállításában a rendelkezésre álló és a királyi katonák tartózkodás szállítások hajások is részt vettek. Névelte a szerencsétlenséget az is, hogy a visszavonulási irányja a víz-folyással szemben volt, és ehhez emberi, vagy állatvontatást kellett rendkívül lassó haladási tudtak csak biztosítani. Ugyancsak a magyar szállítások hajások feladata volt a Budát elhagyó májusi királynőnek, a mohácsi csatában elesett II. Lajos királyi üggyőddének, udvartartásának és kincstárjának Pozsonyba való szállításja. Így tudjuk, hogy a kincseket szállítások hajások egy kivételével előrték Pozsonyba. Van olyan közlet is, hogy a hajások egyike Esztergom alatt süllyedt el, amelyet a mai Helemba-gázvezetéknek kellene keresni. A török megszállást követően, az átmeneti (transit) hajások teljesen megszűntek, de a hajások forgalma a magyar közén megmaradt és szesz és erősen csökkent. A megmaradt magyar területre a teherhajásokon való árszámlátok és a magyar ramarosi és erdélyi sás, a gabona, és a bor szállítások és a nyugati államok felé a változott viszonyoknak megfelelően kevesebb közvetlen, de az őt folytatódott. A török megszállás kezdetén indult meg a hajások építési iparnak felállítások hadmívelőleg biztosított helyre, Komáromba való árszámponosulása is. Az építési hajások legközelebb vitorlások volt, mert a sás, vagy emberi vontatású dereglyék a zemi közlekedés a változó viszonyokkal irányban ereszkedtek, hegymenetben pedig vitorlával haladó hajások a zemi közlekedést a megvaladta. Komáromnak hajások építési központként való kialakulását el segítette az is, hogy itt állnak bele a Felvidék erdői területre a közeli Vágy Dunájában és egy hajások építéseihez szükséges szállítások leállításai lehetősége felesleges tette a közlekedés szállítások st. Hajások építési szempontból az sem árdék, hogy ebben a korban a magyarországi Dunán a halászat mesterségesen igen nagy mértékben árszámok. (Juta közlekedés halászaik mindig kitarítottak az egybás csásnak, a bodnihajások használat mellett.) A XVI. század közepén a Vágy és a királyi és török hajások hásdoltsági területén állt. Ez nem csak az ottani vörös katonai fontosság miatt, hanem a nagyforgalmú dunai kikötő, a vágyi rész miatt is jelentős volt, amely a török közlekedés számjára nagy vámbevételt jelentett. Minthogy a magyar közlekedés dunai hajások iránti hitelesnek elfogadható rajzokkal és képekkel alig rendelkezünk, táj tere nyúlott az erre vonatkozó teljesen és elképzéseknek. Így Takács Sándor, az árszámok magyar történetének egyik legnagyobb művelője is elkövette azt a hibát, hogy a XVI. századi Brodarics István címereiben, amely egy páncélba állított személynél egy kisméretű víz-zárban állva áll, teljesen tövesen azt a közlekedést vontat le, hogy ebben a korban a magyar nászádok

egyszemélyes hajócskák voltak. Hasonló, de ugyancsak teljesen téves elképzeléssel készült 1522-ben Nürnberg az a kép, amely ennek a városnak a térképalkotó által a városról, hajókkal vágrehajtott ostromát mutatja be. A képen a társaságokban szintén egyetlen személyt, aki turbánnal a fején kezeli a kismotort (vagy legalábbis sáncpuskát) és a 'kis-naszád' hajózási hajtásfelszerelést, 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 egész világon megindult az útkeresésnek meghódítására és új világrészek felfedezésére irányuló tengeri felfedező vállalkozások. Ezek, sőt a tizedek voltak százévesek ahhoz, hogy felfedezéseik hátrával együtt, Európába visszatérjenek, és hogy ezek a hátrák további tizedek 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