

vagy kikéretté hajás mellett Ászva kapaszkodni, vagy leállni nem lett volna lehetséges, mert a torrens (rombolás) jellegű, nagy erejű víz-zsodrája a kezdetleges fűrészszárazgal dolgozni akár ember elkerülhetetlenül nekiszorítaná; a hajás oldalának a víz alatti nyomnája, vagyis minden nehézség munka elvégzése lehetetlen volna. Nyárlókat maradt to az is, hogy a sok hadi-szállás-társ hajásból álló kikéretté hajások egátsz sorát hogyan tudta volna egyetlen, vagy néhány ember az emelt hajászárú Ások vízviszonyok kifizetését, feltétel nélküli egymás utáni Ások ellenállás nélküli elsálllyeszteni. A társasági társaságok, Ások a máj emelt-tett szempontok egyformáján valószínűleg nem teszik vállalkozást, amelyet ugyan a XII. század végén, vagy a XIII. század elején a boldovai kolostor bencés kiránsai, feltételezhetően járszeműen - megértak, de amit Pray György társaságának (1723-1801) elsőként kérésre gó amit napjainkban máj csak mondásnak kellene tekintenünk. A korszak bizonytalan forrásai kifizetés elsőként lehet megemléteni, hogy a pannonhalmi apátság oklevélanyagában máj a XI. században társaság emelt-társaság ebből az idő dunai kereskedelmi jellegű forgalomról. Ebben a korszakban Vácon, Almásfőzött Ások Komárom mint berakodás hajás állomások ismeretese. A hajásforgalom iránya az ismert dunai kikéretté Ások az erdélyi helyek kifizetés van megemléttve magyar oklevélanyagában 1148-ból származik az legelső, hajászással foglalkozó okmány. Ebben elsőként társaság emelt-társaság a pesti (portus Pesth) Ások a keresési rávra. A ráv ebben a korban máj nemcsak átkel, hanem hossz- iránya tehát esetleg az átkelés hajászással kikéretté is jelenti. Ebben a korban a Dunán máj Ások Árszállás-társasági forgalom bonyolítottak le, amely Pest felől Ások alatt, mindkét irányban, főkáppen teherzállás-társaság dereglyékkel folyt. Ismeretes hogy Bács felől iparcikkék Ások víz- Ások a pesti kikéretté kbe, ahonnan viszont gabonát, bort, sőt, - utábbi gyakran kifizetés Ások állomásokon berakodás - szállás-társaság el, esetleg Ások kikéretté kbe is. Pest város, illetve annak kikéretté kifizetés Ások kereskedelmi központ volt az orszáig Duna-Tisza vidéki Ások dunántúli gazdasági terület kifizetés. Kifizetés Ások Ások azutáni, hogy a 'pesti' város, vagy kikéretté fogalma alatt teljesen egyértelműen a mai dunabalszéli települést kell-e érteni, vagy a budai oldalt. A társaság utáni időszakban IV. Béla király által a budai víz alap-társaságra vonatkozó, 1255-ben kiadott alap-társaság a helyi társasági meghatározásához 'a Pesti Ások hegyen' elnevezést használja. Az emelt-tett, hajászással kapcsolatos Ások elsőként foglalkozó okmány szerint I. Géza király (1124-1162) ráv-(kikéretté) Ások vízszállítás jogot adományozott a budai káptalannak, amely jog az egyház anyagi hatalmának emelésére szolgált. Nem állapítható meg teljes bizonyossággal, hogy a hajászással a gazdasági, vagy a katonai jellegű intézmények kifizetés tartozott-e az első Ásokszázadokban. Mindaddig, ameddig a Dunán használatos hajásokat nem szerelték fel ágyakkal, nem sokban állásnak egymástá a hadi-, vagy a kereskedelmi célok szolgálatára evezés, vagy vitorlás hajások. Nem kétséges, hogy ebben az időben, a háborúk gyakori kifizetés az Ások megfelelő Árszállás-társaság hajásokat - esetleg kisebb - nagyobb átalakításokkal - katonai feladatokra alkalmazták, amennyire ezt a harcosok elhelyezése, vagy a harcászati kifizetés (katapultok, Ások ágyak) felállítására szákságessé tette. Mindezek mellett természetesen meg voltak a folyami hajás had magvált kifizetés harcegyeségek, amelyeknek harci Ások hajászással szem- pontból társaság a kifizetés hadhajások. Feltehető az is, hogy a királyi szolgálatra szánt kereskedelmi hajások Ások során az esetleges harci alkalmazás szákságességgé is tekintettek. Mindezt annál is valószínűbb, mert a magyar társaság emelt-társaságok is kezdettől fogva háborúk szakadatlan lényegelték állottak. (Ugyanez a Ások, hogy ugyanaz a hajás-társaság pusztában Ások háborúban egyfolyó használatára-e, máj a rámai korszakban is felmerült. Sok minden szással emellett is, hogy az Ársó-, társaság-, vagy természetű szállás-társaság Ások-tett hajások Ások hajás- testvér miatt hadi célokra lényegesen kevésbé voltak megfelelő Ások kedvőre kell megemléteni, hogy máj a magyar hajászással társaság ismert legelső időszakban emelt-társaság Ások-tett hajásokat, amelyeket Ások-tett teljesen laza szerkezetűnek Ások olcsó kivitelben, hogy rendeltetésük helyekre megérkezve (ahová tulajdonképpen vágygyemeneti irányban 'lecsurogva' jutottak el) kifizetés szátszedhetők legyenek Ások faanyagok nyersanyagok Ások Ások. A hajásokat kiindulási állomásokra Ások ember érvel visszavontatni ugyan társaság kifizetés volna, mi t amennyit anyagok Ások kifizetés. Miképpen az egyre gyengülő királyi hatalom idején II. Endre király 1222-ben kiadta a nemesi kiváltságokat biztosító Aranybulla, Pest máj nagyjelentőségű kereskedés városai fejlődés, melynek kikéretté Ásokben találkoztak a Bács felől bort, gabonát vagy onnan iparcikkéket szállás-társaság fahajások. Ennek a maga korában nagyarányú nevezhető forgalomnak a lebonyolításához szákságessé Árszállás-társaság hajások ez időben máj rendelkezésre álltak. Ez a korabeli kereskedelmi hajászással fejlettség mellett szással. Természetes az is, hogy hajás Ások-társaság máshelyek a honi, vagy átkelés hajászással kifizetés Ások Ások. Ebben a korban Pest (a mai Buda), a mai pesti oldalon fekvő Jenő Ások Pozsony voltak a legismertebb hajászással kifizetés Ások, ahol a hajások állás szervezetekbe társaságok (Universitatis Nautorum de Pest et Jenő, azaz Pesti Ások Jenő hajás társaságok). Ezek mellett Ások társaság helyen emelt-társaság társaság az egy Ások hajászással kifizetés Ások: Győr, Komáromban, Vácott Ások Budán települt hajás Ások. Ezek kifizetés - nevük Ások-társaság - feltétel nélküli sok olasz származású volt, akik feltehetően a tengerpart mentén szerzett hajás Ások-társaság szaktudás nyugodtabb viszonyok kifizetés, a Dunán akarták használni. Innen kifizetés a magyar nyelv száskincsbe szásmos olasz eredetű hajászással szakkifejezés. Kifizetés ez a száskincs máj népekhez tartozó hajások Ások hajás Ások Ások-társaság, társaság, majd német szakkifejezésekkel egátszál ki. Emelte a magyar hajászással fejlődés Ások jelentés: ugyanebben az időszakban érten felendült a Regensburg - Fekete-tenger kifizetés Ások, Kis- Ások felől irányuló hajásforgalom. Nagyszámú nehézség, Ások, evezés Ások vitorlás hajás szállás-társaság nemcsak a természet Ások iparcikké hanem 1188-tól, - a harmadik keresztes háború megindulásáig kezdve, amikor Barbarossa Frigyes német császárság hadseregével átkelt Magyarországon-, csapatszállás-társaságok Ások hadianyagoktól, valamint a Dunán máj elvonult seregek utáni a keresztes hadsereg Ások Ások. Az átkelés társaság fejében a császárság egátsz hajás hadát III. Béla magyar királynak ajánlotta. Feltételezhetően inkább szállás-társaság, mint egy Ások hajáskrá szással.

A XIII. század első felétől kezdve a dunai ÁjruszÁjllÁ-tÁ³ hajÁ³k forgalma rendkÁ-vÁ¹ megÁ©lÁ©nkÁ¹lt. A BÁ©cs fiparcikket a felsÁ Duná-szakaszon máj^r korÁjban is hasznÁjlatos dereglyeszerÁ± szÁ©les fahajÁ³k szÁjllÁ-tottÁj^k Magyarországára, má^g a magyar hajÁ³zÁj^s a honi kikÁjttÁ³ben rakta be a kÁ¹lfÁjldi tovÁjbbÁ-tÁj^sra szÁjnt, tÁjbbnyire termÁnyfÁ©lesÁ©gekBÁ¹ 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) kÁ¹lÁj^rn 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^rtott Á©s amely lÁ©nyegÁ©ben az ÁjtménÁ¹ (transit) hajÁ³szÁjllÁ-tmÁjnyok megvÁj^rmolÁj^sÁj^t jelentette. Ez a kirÁjlyi kedvezmÁ©ny nem szolgÁj^rta a hajÁ³zÁj^s fejlesztÁ©sÁ©t, mert a vÁj^ros azok a hajÁ³k is kÁj^rtelesek voltak megfizetni, amelyek a vÁj^rosban meg sem Áj^rltak Á©s a kikÁjttÁ³t nem is hasznÁj^rik.HasonlÁ³ kivÁjltÁjgokban rÁ©szesÁ¹lt Pozsony, KomÁjrom Esztergom vÁj^rosa, illetve kikÁjttÁ³je is. E kirÁjlyi kedvezmÁ©ny háj^rtrÁjnyos kÁj^rvetkezÁ©ny, mint azt a kÁ©sÁ¹bbiekben lá³ lehet, erÁ^{sen} bÁ©nÁ-totta a hajÁ³zÁj^s szabadsÁjgÁj^t.Tudjuk, hogy ebben az idÁ^{ben} Pest kÁj^rÁ¹ egy DunaÁjg há³zÁ³dott, amely a RÁj^rkospatok torkolatÁj^tÁ³ a Molnáj^r tÁ³ig (a mai GellÁ©rtheggyel szemkÁj^rti pesti partoldal) terjedt. Vannak adatok arról is, hogy ÁjllÁ-tÁ³lag 1278-ban Áj^rÁ³- szÁjllÁ-tÁj^si cÁ©lokra Á©pÁ-ttet erÁ^s 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^rrtÁj^k Kis-Á³zsia partvidÁ©kÁ©t, mindenhol Áj^rucserreforgalmat igyekezve lÁ©tesÁ-teni a sajÁj^t Á©s a felk kikÁjttÁ³k orszÁjgainak piaca szÁj^rmÁj^ra. A remÁ©nyteljesen nekilendÁ¹lt kis-Áj³zsiai hajÁ³forgalmat kÁ©sÁ¹bb az ElÁ¹-Á³zsiaÁj^r megjelenÁ¹ OzmÁjⁿ Birodalom bal- kÁjⁿi elÁ^{ret}Áj^rÁ©se Á©s a Bosznia birtokÁjÁ©rt folyÁ³ harcok szÁ¹ntettÁ©k meg.TermÁ© hogy a hajÁ³zÁj^s nagyarájnyÁ³ fejlÁ^dÁ©se magÁj^rval hozta a hajÁ³smestersÁ©g tÁj^rsadalmi jelentÁ^sÁ©gÁ©nek emelkedÁ©s. hajÁ³stestÁ¹letek tekintÁ©lye, amelyekben ebben az idÁ^{ben} a hajÁ³sok máj^r tÁj^rmÁj^rÁ¹letek (XIII. század), oly má©rtÁ©kben emelkedett, hogy az Áj^rnÁjllÁ³ testÁ¹leteknek kÁ¹lÁj^rn bÁ-rÁj^ra volt.IV. (Kun) LÁj^rszlÁ³ (1272-1290) uralkodÁj^sa ugyancsak nem nevezhetÁ¹ a magyar tÁj^rrtÁ©nelem nyugodt szakaszÁjⁿak. HajÁ³zÁj^stÁj^rrtÁ©neti szempontbÁ³l má©gis nagyjelentÁ^sÁ©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^rdték a rÁ³mai idÁ^kben is ismert hajÁ³vontatÁ³ tÁj^rsulak amelyek a máj^r emlÁ-tett kÁj^rÁ¹lmÁ©nyek kÁj^rzÁj^rtt, kÁ©nyszermunkÁj^ra Á-tÁ©lt foglyokkal Á©s hadifoglyokkal dolgoztak.Az Á©pÁj^rdhÁj^rz utolsÁ³ sarjÁjⁿak, III. EndrÁ©nek (1290-1301) uralomra jutÁj^sa Á©s uralkodÁj^sa, az orszÁj^rg rendkÁ-vÁ¹l zilÁj^rlt politikai Á©s erÁ^{hatalmi} viszonyai kÁj^rzÁj^rtt ment vÁ©gbe. Ášgy lÁj^rtszik, hogy ezek az Á©vek hajÁ³zÁj^stÁj^rrtÁ©netileg má©g- jelentettek visszaesÁ©st, mert az akkori hajÁ³zÁj^s máj^r rendszeresen foglalkozott szemÁ©lyszÁjllÁ-tÁj^ssal.HajÁ³zÁj^stÁj^rrtÁ©neti szempontbÁ³l Á©rdekes az az 1336. december 13-Ájⁿ kelt okmÁjⁿy, amely arról is szÁ³l, hogy GyÁj^rgy budai-kÁ¹lvÁj^rosi hajÁ³s sajÁj^t Á©s tÁj^rsai nevÁ©ben azt kÁ©rte I. KÁj^rolytÁ³l, hogy hosszabbÁ-tsa meg az Áj^rltaluk hasznÁj^rlt jenÁ¹ Á©s pesti rÁ³ azaz kikÁjttÁ³helyek hasznÁj^rlati jogÁj^t, melyeknek hasznÁ©lvezetÁ©t I. LÁj^rszlÁ³ Á©s IV. BÁ©la kirÁjly elÁ^{deik}nek engedÁ©ly, amelynek szerintÁ¹k a nyulakszigeti apÁj^rcÁj^k erÁ¹- szakkal elfoglaltak. A kirÁjlyi itÁ©lÁ¹szÁ©k vizsgÁj^rlata azutÁjⁿ bebizonyÁ-t, hogy a panaszosok Áj^rltal bizonyÁ-tÁ©kkÁ©nt bemutatott kirÁjlyi adomÁjⁿylevÁ©l hamisÁ-tvÁjⁿ Á©s Á-gy kÁ©rÁ©sÁ¹ket elutasÁ-totta.TovÁjbbi Á©rdekessÁ©ge az ismerttet Á¹gynek 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^rsasÁj^got meghagyttÁj^k a folyami szabad hajÁ³zÁj^s Á©s kereskedÁ©s jogÁj^{bar} kÁ¹lÁj^rn megemlé-tve sajÁj^t tulajdonukat kÁ©pzÁ¹ hajÁ³ik Á©s dereglyÁ©ig hasznÁj^rlati jogÁj^t.Sok vonatkozÁj^sban hitelt Á©rdtÁj^rrtÁ©nelmi forráj^smunkÁj^k ebbÁ¹ a korbÁ³l szÁ-vesen hasznÁj^rljÁj^k a rendkÁ-vÁ¹l figyelemremÁ©ltÁ³, sÁ¹t talÁjⁿ tÁ³l Á¹nné 'kirÁjlyi hajÁ³snÁ©p' elnevezÁ©st is. Ugyanakkor nem talÁj^rlunk megnyugtató kÁj^rz-lÁ©st arra, hogy ez alatt az elnevezÁ©s alatt polgÁj^ri, azaz Áj^rru- szÁjllÁ-tÁ³ kereskedelmi, vagy katonai, tehÁj^t hadi jellegÁ± ha- jÁ³zÁj^s volna-e Á©rtendÁ¹. Ez a problÁ©ma elÁ©g hosszÁ³ ideig, de legalÁj^rbbis a mohÁj^rcsi vÁ©sz korÁj^rig eldÁj^rntetlen a magyar hajÁ³zÁj^stÁj^rrtÁ©net adatai kÁj^rzÁj^rtt.

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

Nem szorul bÁ¹vebb magyarÁj^rzatra, hogy a magyar tÁj^rrtÁ©nelem e korszakÁjⁿ má©g lehet Áj^rnÁjllÁ³ hajÁ³Á©pÁ-tÁ¹ iparrÁ³ beszÁ©lni. Má©gis, megÁjllapÁ-thatÁ³, hogy ha Á¹zemjellegÁ± hajÁ³Á©pÁ-tÁ¹ telepekrÁ¹l ebben az idÁ^{ben} má©g is beszÁ©ltek voltak szakmailag kÁ©pzett hajÁ³Á©pÁ-tÁ¹ mesterek, akik jobbÁjgyi, feudÁj^rlis fÁ¹ggÁ^sÁ©gben Ájllottak urukkal a kirÁjlyal. Az Áj^rsszes szakma szerinti mestere- kÁj^rzÁj^rttÁ¹k a hajÁ³Á©pÁ-tÁ¹ mesterek is - bizonyos, szerÁ©ny keretek kÁj^rzÁj^rtt meghagyott Áj^rnÁjllÁ³sÁj^guk mellett a kirÁjlynak adÁ³t tartozott fizetni, ezen-kÁ-vÁ¹l katonai szolgÁj^rlatra is kÁj^rtelezve voltak, de ez feltÁ©telezhetÁ¹en megvÁj^rlthatÁ³ volt a haditermelÁ©skÁ©nt minÁ^sÁ-thetÁ¹ munkÁj^rval is.Mindez valÁ³szÁ-nÁ±vÁ© teszi, hogy Magyarorszájⁿ ebben a korban a specializÁj^rlt hajÁ³Á©pÁ-tÁ¹ kÁ©zmÁ±vessÁ©g má©g nem vÁj^rlt el a kÁj^rzlekedÁ¹ hajÁ³mestersÁ©gtÁ¹l, amely egyszerÁ±bben Á©gy is kifejezhetÁ¹, hogy ezekben az Á©vszÁj^rzadokban a hajÁ³sok maguk csinÁj^rltÁj^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 fejlÁ^dÁj^rtt ki egÁ©szen a hajÁ³Á©pÁ-tÁ¹ fÁ¹iskolÁj^rt vÁ© má©rnÁj^rkig. 1849-ben pÁ©ldÁj^rl, a honvÁ©dsÁ©g pÁj^rncÁ©los hadigÁ¹zÁj^rsÁ©t, a 'pattantyÁ³ hajÁ³t' Á©pÁ-tÁ¹ Pretions SÁjⁿ szÁj^rmazÁj^sÁ³, a DunagÁ¹zhajÁ³zÁj^si VÁjllalat Á³budai hajÁ³gyÁj^rÁjⁿban dolgozÁ³ má©rnÁj^rk is má©g Á-gy nevezte magÁj^t! Mellette, a kÁ©pzÁ¹ipari 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^rs munkÁj^rval Á©s a hajÁ³Á©pÁ-tÁ¹ 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 elkÁ¹lÁj^rnÁ¹lÁ©se, paraszti szolgÁj^rltatÁj^sokra valÁ³ kÁj^rtelezettsÁ©g nÁ©lkÁ¹l. VÁ©gÁ¹l is a XIV. században kÁ©zmÁ±vesek - kÁj^rztÁ¹k a hajÁ³Á©pÁ-tÁ¹k is - cÁ©hekben tÁj^rmÁj^rÁ¹letek. A hajÁ³Á©pÁ-tÁ¹k cÁ©hÁ©hez a hajÁ³sok is

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 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 új céhek azt is jelentették, hogy az állami szállítás- és honvédelmi együttes rendeltetés miatt a társadalmi céheknek a kevesebb jelentett monopol árdekeltségét. Átvászáradok mártak el addig, amíg a hajóshékek 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 felgárgyájt állapota egy másodkormányvitorla is látható. A hajó tatja (farrós) a tengeri hajóhoz hasonlóan karzatszeráén van kiképezve. Alig kb. egy évszázaddal később ismerték egy hadi- naszájd leírását is. A hajó teste kátrányozott, szegélye fehér szálaként festett volt. A naszájd eleje hegyes hajóval összekapcsolt. A hajó mártai sokkal kisebbek, vitorlázata és fegyverzete sokkal egyszerűbb, mint az ebben a korban a bencsi hadszíjban épített hajók. Mártai a személynél átszájma 30-40 fát lehetett. A hajó kátrányozottól nyáron fel a vitorlával felszerelt ájra hajó belsejében, egymás márt-gájt elhelyezett padok evezés kátrányban állás helyén szolgált, ugyanitt áll kezében fegyverrel a hajólegények mártik fele, várakozva az evezés kátrányban kifáradtak felállítására. Az első ilyen hajó pontos mártait nem ismerjük. A későbbi években a kátrány mintájra 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 hajózájstájtánet sajnos nem bízvelkedik a hajók pontos mártai leírására vonatkozó adatokban. Ugyanez a helyzet áll fenn nemcsak a dunai, hanem a magyar vízrendszer árnyes társadalmi folyóvázain kátránykedő egyéb hajókra vonatkozólag is. Nem rendelkezünk pontos leírással azokról az ájra- szájllás teherhajókról sem, amelyek folyóvázaink elsőként használatba. A megmaradt, és valószínűleg adatok arra lehet kátránykeztetni, hogy ezeknek a kizárólag teherzájllás- tájra 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 szájllás-tandó termények befogadására szolgált, meredek tetőzetű raktár- helyiség foglalta el. Megkázalás-táén ehhez volt hasonló az ebben az időben az Ausztriában és a Felső Dunán használt teherzájllás- táj hajók kátrány alakja is, amelynek nemcsak - mint nálunk - tájgyfájból, hanem az ottani hajóépítés telepeken vízlogatott fenyőfákból is készült. A magyar hajózájstájtánet egyik kimagasló eseménye az 1428 májusában Galambácnál lezajlott folyami csata, amelyben a fős szerep a királyi szolgálatban álló magyar hajók 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 ő személynél kátrányból mentette meg a szorongatott helyzetben lévő magyar királyi álet is. A bízor magatartásáról 1435-ben kiállított királyi adománylevél a kátránykeztő mondja: 'Cecília grófné? egyéb hájgyeknél bíztrabb? dacára és főláonk nemének, hási lálelkel egy hajóra lápván, szájmos hástettét vitt véghez. Hájájával tájbb ájben megkázalás-tette Galambácnál várát és abba? keményen ládázttetett a tájrájkátrány.' Rozgonyinál hástettét Arany János nevelte meg. Bár az egykoró okmányi időzett szájvege nem tesz szó- szerinti említést arról, hogy Rozgonyi Cecília grófné a galambácnál folyami csatában valóban megmentette volna Zsigmond királyi álet, de kátránygteleenné teszi a lefolyt csatában a magyar hajók katonák hásiességét és a magyar oldalon kátrány hajók eredményes felhasználását. 1456-ban zajlott le Nándorfehőrvár (Belgrád) alatt Hunyadi János magyar hajóhadjának folyami csatája a tájrájkátrány haddal. A magyar folyami hajóhad egrésze 40 dereglyéből hevenyészett ájtalakított hajó volt, amely egy mártik hajó- csoporttal együttesen sályos harcokban kátrány irányba intézett tájmadást a tájrájkátrány 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 és a leveget (vagy legalábbis a szélcsapot) 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 egész világon megindult az útkeresésnek meghódítására és új világrészek felfedezésére irányuló tengeri felfedező vállalkozások. Ezek, sőt a tizedek voltak századokig ahhoz, hogy felfedezések eredményeik háttérrel együtt, Európába visszatérjenek, és hogy ezek a hajók további tizedek folyamán a Dunán végül elterjedjenek országokba eljussanak. A felfedezések és a tengerhajózási fejlődése a középkorban nem volt összekapcsolható a folyami hajózással.

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

Â