A magyar hajÃ³zÃ¡s tÃ¶rtÃ©nete

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

There are no translations available
A magyar hajÃ³zÃ¡stÃ¶rtÃ©net kezdete a honfoglalÃ¡st kÃ¶vetÅ‘ elsÅ‘ Ã¡llami- berendezkedÃ©sek korÃ¡ra tehetÅ‘. Minthogy pe
az orszÃ¡g gazdag vÃ-zhÃ¡lÃ³zatÃ¡nak megfelelÅ‘ vÃ-ziutak kihasznÃ¡lÃ¡sa kezdettÅ‘l fogva fontos kÃ©rdÃ©s volt, a hajÃ³zÃ¡s
az Ã¡rucsere, mind a honvÃ©delem vonatkozÃ¡sÃ¡ban az orszÃ¡g elsÅ‘rendÅ± kÃ©rdÃ©sei kÃ¶zÃ© tartozott.

Ebben a korban a folyami Ã©s a tengeri hajÃ³zÃ¡s kÃ¶zÃ¶tt hasonlÃ³sÃ¡g mutatkozik abban, hogy a gÃ¡lyarabok Ã¡ltal vÃ©gzet
kÃ©nyszerevezÃ©s, amelynek eredete mÃ©g a rabszolgatartÃ³ tÃ¡rsadalmak korÃ¡ba nyÃºlik vissza, nemcsak a tengeren, de a
DunÃ¡n is jelentkezett. A rabszolgÃ¡k, vagy a hajÃ³vontatÃ¡sra felhasznÃ¡lt Ã©s Ã-gy pusztulÃ¡sra kÃ¡rhoztatott hadifoglyok
sorsa, embertelen Ã©s kiszolgÃ¡ltatott helyzetÃ¼k nem sokban maradt el a gÃ¡lyarabok remÃ©nytelen Ã©letviszonyai mÃ¶gÃ¶t

A MAGYAR HAJÃ“ZÃ•S ELSÅ‘ Ã‰VSZÃ•ZADAI

AttÃ³l kezdve, hogy a magyar nÃ©p, mÃ¡s, nagyobb erejÅ± nÃ©p-vÃ¡ndorlÃ¡si hullÃ¡mok nyomÃ¡sÃ¡ra, vagy jobb legelÅ‘ket
keresve az Å‘shazÃ¡t elhagyta, mint lovas, vadÃ¡sz, vagy Ã¡llat- tenyÃ©sztÅ‘ nomÃ¡d nÃ©p, vÃ©gleges telepÃ¼lÃ©sÃ©nek leh
mindenkor vÃ-zparti sÃ-ksÃ¡gok mentÃ©n kereste.A honfoglalÃ¡s idÅ‘pontjÃ¡ban az Ural hegysÃ©gtÅ‘l nyugatra esÅ‘ folyamok a
Ã¡ltaluk Ã¡tszelt terÃ¼letek fÃ¶ldrajzi Ã©s gazdasÃ¡gi jelentÅ‘sÃ©gÃ©vel egyÃ¼tt a vÃ¡ndorlÃ³ tÃ¶rzsek kÃ¶zÃ¶tt - a kultÃºra a
fokÃ¡n Ã©s kezdetleges fÃ¶ldrajzi ismereteik mellett is - mÃ¡r ismertek voltak. De ismert volt ebben az idÅ‘ben a nagy
folyÃ³nak a mondÃ¡k kÃ¶dÃ©be veszÅ‘, vagy tÃ¶rtÃ©nelmi mÃºltja is.A honfoglalÃ¡s, a letelepedÃ©s idejÃ©bÅ‘l sem a DunÃ¡n,
pedig a mellÃ©kfolyÃ³in hosszirÃ¡nyÃº, vagy vÃ-ziÃ¼tkÃ¶zetekkel kapcsolatos hajÃ³zÃ¡si tevÃ©kenysÃ©grÅ‘l nincsenek adatai
Az ideÃ©rkezÅ‘ magyarsÃ¡g harcosait csalÃ¡djaik: az asszonyok, az Ã¶regek, Ã©s a gyerekek nagyrÃ©szben lÃ³, vagy Ã¶krÃ¶s
fogatolÃ¡sÃº jÃ¡rmÅ±veken kÃ¶vettÃ©k, amelyek a szÃ¡raz- fÃ¶ldÃ¶n mozogva haladtak a sereg nyomÃ¡ban. A folyÃ³knÃ¡l
kizÃ¡rÃ³lag az egyik partrÃ³l a mÃ¡sikra valÃ³ Ã¡thajÃ³zÃ¡s, azaz a partvÃ¡ltÃ¡s kÃ©pezte a hajÃ³zÃ¡si feladatot. Sem a
honfoglalÃ³ magyarsÃ¡g, sem pedig a keletrÅ‘l nyugati irÃ¡nyban hullÃ¡m- Ã³ mÃ¡s nÃ©pek termelÅ‘erÅ‘inek Ã¡llapota nem tette
lehetÅ‘vÃ© nagyobb vÃ-zijÃ¡rmÅ±vek tengeren Ã©s szÃ¡razfÃ¶ldÃ¶n valÃ³ szÃ¡llÃ-tÃ¡sÃ¡t - de Ã©pÃ-tÃ©sÃ¼ket sem.A nyugat
elÅ‘nyomulÃ³ honfoglalÃ³ magyarok hajÃ³zÃ¡ssal azÃ©rt nem foglalkozhattak, mert elÅ‘nyomulÃ¡suk irÃ¡nya a mÃ¡s nÃ©pekkel
valÃ³ Ã¶sszeÃ¼tkÃ¶zÃ©sek szerint Ã¡llandÃ³an vÃ¡ltozott, tehÃ¡t nem haladtak Ã¡llandÃ³an egy, vagy tÃ¶bb folyÃ³ folyÃ¡sÃ¡na
irÃ¡nyÃ¡ban. Ott, ahol - mint legtÃ¶bb esetben - az elÅ‘rehaladÃ¡s Ã¶nkÃ©nt vÃ¡lasztott, vagy kikÃ©nyszerÃ-tett menetirÃ¡nya e
folyÃ³vÃ-zre merÅ‘legesen halad, ott a honfoglalÃ³ magyar sereg Ã¡tkelÃ©ssel, nem pedig hajÃ³zÃ¡ssal hajtotta vÃ©gre a
harcosokat kÃ¶vetÅ‘ csalÃ¡dtagok tÃ¶megÃ©vel egyÃ¼tt a partvÃ¡ltÃ¡st.A magyaroknak az Å‘shazÃ¡bÃ³l Ã¡llÃ-tÃ³lag 884-ben v
megindulÃ¡sa utÃ¡n mihamarabb, mÃ¡r az Etil folyÃ³ elÃ©rÃ©se utÃ¡n, elÃ©betÃ¡rult a folyÃ³n valÃ³ Ã¡tkelÃ©s nehÃ©zsÃ©ge. I
osz gÃ¶rÃ¶g tÃ¶rtÃ©netÃ-rÃ³ pÃ©ldakÃ©nt emlÃ-ti a magyarok Ã¡tkelÃ©- si rendszerÃ©t a folyÃ³vizeken. EbbÅ‘l a leÃ-rÃ¡sbÃ³l
hogy a harcosok tÃ¶mlÅ‘kÃ¶n keltek Ã¡t s ezutÃ¡n megkezdÅ‘- dÃ¶tt a hÃ-dverÃ©s. Ez Ãºgy tÃ¶rtÃ©nt, hogy egy rÃ©szleg a hÃ
tartÃ³cÃ¶lÃ¶peit verte le a folyÃ³mederbe, mÃ-g egy mÃ¡sik rÃ©szleg az ezekre felerÅ‘sÃ-tett gerendÃ¡zatot fedte be
deszkÃ¡kkal.A honfoglalÃ³k a mai magyar terÃ¼letekre valÃ³ megÃ©rkezÃ©sÃ¼k Ã©s letelepedÃ©sÃ¼k utÃ¡n gondolhattak
elÅ‘szÃ¶r a folyÃ³kon valÃ³ hosszirÃ¡nyÃº hajÃ³zÃ¡sra, annÃ¡l is inkÃ¡bb, mert az itt talÃ¡lt Ã©s bizonyos rÃ©szeiben feltehetÅ‘e
meghagyott Å‘slakossÃ¡g ismerete a rÃ³maiktÃ³l szÃ¡rmazÃ³ hajÃ³zÃ¡s mÃ³d- szereit Ã©s tapasztalatait. Ezeknek bizonyos
maradvÃ¡nyai, esetleg az ebbÅ‘l szÃ¡rmazÃ³ Ã©s megmaradt hajÃ³zÃ¡si anyagok a honfoglalÃ³ magyaroknak is
rendelkezÃ©sÃ©re Ã¡llottak. Az itt talÃ¡lt nÃ©pek - a nem is fejlesztettÃ©k tovÃ¡bb- egynÃ©mely vÃ¡ltoztatÃ¡ssal sok tapasztala
megtarthattak. Maurikiosz tehÃ¡t nem beszÃ©l a honfoglalÃ³ magyarok hajÃ³zÃ¡si tevÃ©kenysÃ©gÃ©rÅ‘l: ellenkezÅ‘leg azt Ã-rj
hogyan Ã©s mivel pÃ³toltÃ¡k az Ã¡tkelÃ©seknÃ©l a folyami hajÃ³zÃ¡st, amelyhez a szÃ¼ksÃ©ges hajÃ³kkal nem rendelkeztek.A
honfoglalÃ¡st megelÅ‘zÅ‘ korszakban az itt lakÃ³ nÃ©pek Ã¶rÃ¶ksÃ©g gyanÃ¡nt is jÃ³l ismertÃ©k, Ã©s ellentÃ©tben a magyaro
gyakoroltÃ¡k is a hosszirÃ¡nyÃº hajÃ³zÃ¡st, melynek pontos menetvonala Ã©s kikÃ¶tÅ‘i azonban ismeretlenek elÅ‘ttÃ¼nk. A
honfoglalÃ¡s Ã©s kÃ¶vetkezmÃ©nyekÃ©nt az itt Ã©lÅ‘ nÃ©pek elnyomÃ¡sa Ã¡tmenetileg megszakÃ-totta a hajÃ³forgalmat Ã©s
Ã¡rÃºszÃ¡llÃ-tÃ³ hajÃ³k igyekeztek elhagyni a szÃ¡mukra veszÃ©lyessÃ© vÃ¡lt Duna- szakaszt. A dunai hajÃ³zÃ¡s
szÃ¼ksÃ©gessÃ©ge azonban csakhamar felmerÃ¼lt a magyarok elÅ‘tt. Ezt az is bizonyÃ-tja, hogy a honfoglalÃ¡st kÃ¶zvetlen
kÃ¶vetÅ‘ korszakban, tÃ¶rtÃ©nelmi kÃºtfÅ‘ink adatai szerint a magyarok szÃ¡mÃ¡ra esetenkÃ©nt Ã©s Ã¡tmenetileg gÃ¶rÃ¶g, bo
nÃ©met hajÃ³k lÃ¡ttÃ¡k el a szÃ¼ksÃ©ges szÃ¡llÃ-tÃ³ szolgÃ¡latot.Sok ellentmondÃ¡s Ã©s bizonytalansÃ¡g lengi kÃ¶rÃ¼l az 10
Ã©vben lefolyt nÃ©met tÃ¡madÃ¡s dunai esemÃ©nyeire vonatkozÃ³ tÃ¶rtÃ©nelmi leÃ-rÃ¡sokat is. Bonfini krÃ³nikÃ¡ja szerint a
MagyarorszÃ¡gra Ãºjbb Ã³l benyomulÃ³ nÃ©met hadsereget a DunÃ¡n hatalmas hajÃ³had kisÃ©rte. EbbÅ‘l a tÃ¶rtÃ©nelmi magbÃ
indult ki a kÃ©tsÃ©gbevonhatÃ³ tÃ¶rtÃ©nelmi leÃ-rÃ¡s.Bonfini emlÃ-ti tovÃ¡bbÃ¡, hogy a Pozsony alatt kikÃ¶tÃ¶tt nÃ©met hajÃ³
hajÃ³it egy Zsigmond nevÅ± magyar vitÃ©z megfÃºrta Ã©s elsÅ±lyesztet- te. Ezt a Zotmundot mÃ¡s nÃ©ven BÃºvÃ¡r KundkÃ©n
ismerjÃ¼k, tÃ¶bbek kÃ¶zÃ¶tt VÃ¶rÃ¶smarty MihÃly balladÃ¡jÃ¡bÃ³l isNem szorul bÅ‘vebb bizonyÃ-tÃ¡sra, hogy ebben a
korszakban, az akkori szerszÃ¡mok rendkÃ-vÃ¼l kezdetleges volta mellet egy igen nagy testi megerÃ¶ltetÃ©ssel jÃ¡rÃ³
vÃ-zalatti munka elvÃ©gzÃ©sÃ©hez milyen nagy teljesÃ-tmÃ©nyÅ± fÃºrÃ³eszkÃ¶z lett volna szÃ¼ksÃ©ges. Bizonyos, hogy ha
Ã©pÃ-tÃ©shez mÃ¡r ebben az idÅ‘ben is a legerÅ‘sebb, tehÃ¡t csak nehezen Ã¡t- fÃºrhatÃ³ tÃ¶lgyfagerendÃ¡kat hasznÃ¡ltak.
TovÃ¡bbÃ¡ ismeretes a Pozsony kÃ¶rÃ¼li Duna- szakasz gyors vÃ-zfolyÃ¡sa, melynek kÃ¶vetkeztÃ©ben egy lehorgonyzott,

vagy kikÃ¶tÃ¶tt hajÃ³ mellett Ãºszva kapaszkodni, vagy leÃ¡llni nem lett volna lehetsÃ©ges, mert a torrens (rombolÃ³) jellegÅ±, nagy erejÅ± vÃ-zsodrÃ¡s a kezdetleges fÃºrÃ³eszkÃ¶zzel dolgozni akarÃ³ embert elkerÃ¼lhetetlenÃ¼l nekiszorÃ-tanÃ¡ a hajÃ³ oldalÃ¡nak Ã©s a vÃ-z alÃ¡ nyomnÃ¡, vagyis minden nehÃ©z munka elvÃ©gzÃ©se lehetetlen volna.NyÃ-lt kÃ©rdÃ©s maradt to az is, hogy a sok hadi-szÃ¡llÃ-tÃ³ hajÃ³bÃ³l Ã¡llÃ³, kikÃ¶tÃ¶tt hajÃ³k egÃ©sz sorÃ¡t hogyan tudta volna egyetlen, vagy nÃ©hÃ¡ny ember az emlÃ-tett hajÃ³zÃ¡si Ã©s vÃ-zviszonyok kÃ¶zÃ¶tt, feltÃ¼nÃ©s nÃ©lkÃ¼l egymÃ¡s utÃ¡n Ã©s ellenÃ¡llÃ¡s nÃ©lkÃ¼l elsÃ¼llyeszteni. A tÃ¶r- tÃ©nelmi tÃ¡rgyilagossÃ¡g, Ã©s a mÃ¡r emlÃ-tett szempontok egyformÃ¡n valÃ³szÃ-nÅ±tlennÃ© teszik vÃ¡llalkozÃ¡st, amelyet ugyan a XII. szÃ¡zad vÃ©gÃ©n, vagy a XIII. szÃ¡zad elejÃ©n a boldovai kolostor bencÃ©s krÃ³nikÃ¡sai, feltÃ©telezhetÅ‘en jÃ³hiszemÅ±en - megÃ-rtak, de amit Pray GyÃ¶rgy tÃ¶rtÃ©netÃ-rÃ³nak (1723-1801) elsÅ‘kÃ©nt kÃ©tsÃ©gbe amit napjainkban mÃ¡r csak mondÃ¡nak kellene tekintenÃ¼nk.A korszak bizonytalan forrÃ¡sai kÃ¶zÃ¶tt elsÅ‘kÃ©nt lehet megemlÃ-teni, hogy a pannonhalmi apÃ¡tsÃ¡g oklevÃ©lanyagÃ¡ban mÃ¡r a XI. szÃ¡zadbÃ³l tÃ¶rtÃ©nik emlÃ-tÃ©s ebbÅ‘l az idÅ dunai kereskedelmi jellegÅ± forgalomrÃ³l. Ebben a korszak- ban VÃ©nek, AlmÃ¡sfÃ¼zitÅ‘ Ã©s KomÃ¡rom mint berakodÃ³ hajÃ³ Ã¡llomÃ¡sok ismeretesek. A hajÃ³forgalom irÃ¡nya az ismert dunai kikÃ¶tÅ‘k Ã©s az erdÃ©lyi helyek kÃ¶zÃ¶tt van megemlÃ-tve magyar oklevÃ©ltÃ¡rban 1148-bÃ³l szÃ¡rmazik az legel- sÅ‘, hajÃ³zÃ¡ssal foglalkozÃ³ okmÃ¡ny. Ebben elsÅ‘Ã-zben tÃ¶rtÃ©nik emlÃ-tÃ©s a pesti (portus Pesth) Ã©s a kerepesi rÃ©vrÅ‘l. A rÃ©v ebben a korban mÃ¡r nemcsak Ã¡tkelÅ‘, hanem hossz- irÃ¡ny tehÃ¡t esetleg az Ã¡tmenÅ‘ hajÃ³zÃ¡s kikÃ¶tÅ‘jÃ©t is jelenti. Ebben a korban a DunÃ¡n mÃ¡r Ã©lÃ©nk Ã¡rÃºszÃ¡llÃ-tÃ¡si forgalm bonyolÃ-tottak le, amely Pest fÃ¶lÃ¶tt Ã©s alatt, mindkÃ©t irÃ¡nyban, fÅ‘kÃ©ppen teherzÃ¡llÃ-tÃ³ dereglyÃ©kkel folyt. Ismeretes hogy BÃ©cs felÅ‘l iparcikkek Ã©rkeztek vÃ-zi Ãºton a pesti kikÃ¶tÅ‘kbe, ahonnan viszont gabonÃ¡t, bort, sÃ³t, - utÃ³bbit gyakran kÃ¶zbeesÅ‘ Ã¡llomÃ¡sokon berakva - szÃ¡llÃ-tottÃ¡k el, esetleg kÃ¼lfÃ¶ldi kikÃ¶tÅ‘kbe is. Pest vÃ¡rosa, illetve annak kikÃ¶tÅ‘je kÃ¶zvetÃ-tÅ‘ kereskedelmi kÃ¶zpont volt az orszÃ¡g Duna-Tisza kÃ¶rnyÃ©ki Ã©s dunÃ¡ntÃºli gazdasÃ¡gi terÃ¼letei kÃ¶zÃ¶tt.KÃ¼lÃ¶n kÃ©rdÃ©s azutÃ¡n, hogy a 'pesti' vÃ¡ros, vagy kikÃ¶tÅ‘ fogalma alatt teljesen egyÃ©rtelmÅ±en a mai duna- balparti telepÃ¼lÃ©st kell-e Ã©rteni, vagy a budai oldalÃ¡t. A tatÃ¡rjÃ¡rÃ¡s utÃ¡ni idÅ‘szakban IV. BÃ©la kirÃ¡ly Ã¡ltal a budai vÃ alapÃ-tÃ¡sÃ¡ra vonatkozÃ³, 1255-ben kiadott alapÃ-tÃ³levÃ©l a hely fÃ¶ldrajzi meghatÃ¡rozÃ¡sÃ¡hoz 'a Pesti Ãºj hegyen' elnevezÃ©st hasznÃ¡lja.Az emlÃ-tett, hajÃ³zÃ¡ssal kapcsolatos kÃ©rdÃ©ssel elsÅ‘kÃ©nt foglalkozÃ³ okmÃ¡ny szerint I. GÃ©za kirÃ¡ly (1124-1162) rÃ©v-(kikÃ¶tÅ‘i) Ã©s vÃ¡sÃ¡rtartÃ¡si jogot adomÃ¡nyozott a budai kÃ¡ptalannak, amely jog az egyhÃ¡z anyag hatalmÃ¡nak emelÃ©sÃ©re szolgÃ¡lt.Nem Ã¡llapÃ-thatÃ³ meg teljes bizonysÃ¡ggal, hogy a hajÃ³zÃ¡s a gazdasÃ¡gi, vagy a katonai jellegÅ± intÃ©zmÃ©nyek kÃ¶zÃ© tartozott-e az elsÅ‘ Ã©vszÃ¡zadokban. Mindaddig, ameddig a DunÃ¡n hasznÃ¡latos hajÃ³kat nem szereltÃ©k fel Ã¡gyÃºkkal, nem sokban kÃ¼lÃ¶nbÃ¶ztek egymÃ¡stÃ³l a hadi-, vagy a kereskedelmi cÃ©lokat szolgÃ¡lÃ³ evezÅ‘s, vagy vitorlÃ¡s hajÃ³k.Nem kÃ©tsÃ©ges, hogy ebben az idÅ‘ben, a hÃ¡borÃºk gyakori kitÃ¶rÃ©sekor az Ã¶ss megfelelÅ‘ Ã¡rÃºszÃ¡llÃ-tÃ³ hajÃ³kat - esetleg kisebb - nagyobb Ã¡talakÃ-tÃ¡sokkal - katonai feladatokra alkalmaztÃ¡k, amennyire ezt a harcosok elhelyezÃ©se, vagy a harceszkÃ¶zÃ¶k (katapultok, kÃ©sÅ‘bb Ã¡gyÃºk) felÃ¡llÃ-tÃ¡sa szÃ¼ksÃ©gessÃ© tette. Mindezek mellet termÃ©szetesen meg- voltak a folyami hajÃ³had magvÃ¡t kÃ©pezÅ‘ rendeltetÃ©sszerÅ± harcegysÃ©gek, amelyeknek harci Ã©rtÃ©ke hajÃ³zÃ¡si szem- pontbÃ³l tÃºlment a rÃ¶gtÃ¶nzÃ¶tt hadihajÃ³kÃ©nt.FeltehetÅ‘ az is, hogy a kirÃ¡ly szolgÃ¡latra szÃ¡nt kereskedelmi hajÃ³k Ã©pÃ-tÃ©se sorÃ¡n az esetleges harci alkalmazÃ¡s szÃ¼ksÃ©gessÃ©gÃ©re is tekinte voltak. Mindez annÃ¡l is valÃ³szÃ-nÅ±bb, mert a magyar tÃ¶rtÃ©nelem eme Ã©vszÃ¡zadai is kezdettÅ‘l fogva hÃ¡borÃºk szakadatlan lÃ¡ncolatÃ¡bÃ³l Ã¡llottak. (Ugyanez a kÃ©rdÃ©s, hogy ugyanaz a hajÃ³tÃ-pus bÃ©kÃ©ben Ã©s hÃ¡borÃºban egyfo hasznÃ¡lhatÃ³-e, mÃ¡r a rÃ³mai korszak- ban is felmerÃ¼lt. Sok minden szÃ³l amellett is, hogy az Ã¡rÃº-, tÃ©gla-, vagy termÃ©nyszÃ¡llÃ-tÃ¡sra Ã©pÃ-tett hajÃ³k Ã¶blÃ¶s hajÃ³- testÃ¼k miatt hadicÃ©lokra lÃ©nyegesen kevÃ©sbÃ© voltak megfelel Ã©rdekessÃ©g kedvÃ©Ã©rt kell megemlÃ-teni, hogy mÃ¡r a magyar hajÃ³zÃ¡stÃ¶rtÃ©net ismert legelsÅ‘ idÅ‘szakÃ¡ban emlÃ-t egyetlen Ãºtra Ã©pÃ¼lt hajÃ³kat, amelyeket azÃ©rt Ã©pÃ-tettek teljesen laza szerkezetÅ±nek Ã©s olcsÃ³ kivitelben, hogy rendeltetÃ©si helyÃ¼kre megÃ©rkezve (ahovÃ¡ tulajdonkÃ©ppen vÃ¶lgymeneti irÃ¡nyban 'lecsurogva' jutottak el) kÃ¶nnyen szÃ©tszedhetÅ‘k legyenek Ã©s faanyagukat nyersanyagkÃ©nt Ã©rtÃ©kesÃ-thettÃ©k. A hajÃ³kat kiindulÃ¡si Ã¡llomÃ¡sukra Ã¡lla emberi erÅ‘vel visszavontatni ugyanis tÃ¶bbe kerÃ¼lt volna, mi t amennyit anyagÃ©rtÃ©kÃ¼k jelentett.MikÃ¶zben az egyre gyengÃ¼lÅ‘ kirÃ¡lyi hatalom idejÃ©n II. Endre kirÃ¡ly 1222-ben kiadta a nemesi kivÃ¡ltsÃ¡gokat biztosÃ-tÃ³ AranybullÃ¡t, Pest mÃ¡r nagyjelentÅ‘sÃ©gÅ± kereskedÅ‘ vÃ¡rossÃ¡ fejlÅ‘dÃ¶tt, melynek kikÃ¶tÅ‘jÃ©ben talÃ¡lkoztak a BÃ©cs felÃ© bort, gabonÃ¡t vagy onnan iparcikkeket szÃ¡llÃ-tÃ³ fahajÃ³k. Ennek a maga korÃ¡ban nagyarÃ¡nyÃºnak nevezhetÅ‘ forgalomnak a lebonyolÃ-tÃ¡sÃ¡hoz szÃ¼ksÃ©ges Ã¡ruszÃ¡llÃ-tÃ³ hajÃ³k ezidÅ‘ben mÃ¡r rendelkezÃ©sre Ã¡lltak. Ez a korabeli kereskedelmi hajÃ³zÃ¡s fejlettsÃ©ge mellett szÃ³l.TermÃ©szetes az is, hogy hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ mÅ±helyek a honi, vagy Ã¡tmenÅ‘ hajÃ³zÃ¡si kÃ¶zpontokban lÃ©tesÃ¼ltek. Ebben a korban Pest (a mai Buda), a mai pesti oldalon fekvÅ‘ JenÅ‘ Ã©s Pozsony voltak a legismertebb hajÃ³zÃ¡si kÃ¶zpontok, ahol a hajÃ³sok Ã¡llandÃ³ szervezetekbe tÃ¶mÃ¶rÃ¼ltek (Universitatis Nautorum de Pest et JenÅ‘, azaz Pesti Ã©s JenÅ‘i hajÃ³s tÃ¡rsulatok). Ezek mellett kÃ©sÅ‘bb tÃ¶bb helyen emlÃ-tÃ©s tÃ¶rtÃ©nik az egyÃ©b hajÃ³zÃ¡si kÃ¶zpontokban: GyÅ‘rÃ¶tt, KomÃ¡romban, VÃ¡cott Ã©s BudÃ¡n telepÃ¼lt hajÃ³Ã¡csokrÃ³l. Ezek kÃ¶zÃ¶tt - nevÃ¼k Ã-tÃ©lve - feltÅ±nÅ‘en sok olasz szÃ¡rmazÃ¡sÃº volt, akik feltehetÅ‘en a tengerpart mentÃ©n szerzett hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ szaktudÃ¡s nyugodtabb viszonyok kÃ¶zÃ¶tt, a DunÃ¡n akartÃ¡k hasznosÃ-tani. Innen kerÃ¼lt a magyar nyelv szÃ³kincsÃ©be szÃ¡mos olasz eredetÅ± hajÃ³zÃ¡si szakkifejezÃ©s. KÃ©sÅ‘bb ez a szÃ³kincs mÃ¡s nÃ©pekhez tartozÃ³ hajÃ³sok Ã©s hajÃ³Ã¡csok Ã¡lta dÃ©lszlÃ¡v, tÃ¶rÃ¶k, majd nÃ©met szakkifejezÃ©sekkel egÃ©szÃ¼lt ki.Emelte a magyar hajÃ³zÃ¡s fejlÅ‘dÃ©sÃ©t Ã©s jelentÅ‘s ugyanebben az idÅ‘szakban erÅ‘sen fellendÃ¼lt a Regensburg - Fekete- tenger kÃ¶zÃ¶tti Ã¡trakÃ¡sos, Kis- Ã•zsia felÃ© irÃ¡nyu hajÃ³forgalom. NagyszÃ¡mÃº nehÃ©z, szÃ©les, evezÅ‘s Ã©s vitorlÃ¡s hajÃ³ szÃ¡llÃ-totta nemcsak a termÃ©nyeket Ã©s iparcikk hanem 1188-tÃ³l, - a harmadik keresztes hÃ¡borÃº megindulÃ¡sÃ¡tÃ³l kezdve, amikor Barbarossa Frigyes nÃ©met csÃ¡szÃ¡r hadseregÃ©vel Ã¡tvonult MagyarorszÃ¡gon-, csapatszÃ¡llÃ-tmÃ¡nyokat Ã©s hadianyagutÃ¡npÃ³tlÃ¡st, valamint a DunÃ¡n mÃ¡r elvonult seregek utÃ¡n a keresztes hadsereg Ã©lelmiszerszÃ¼ksÃ©gleteit is. Az Ã¡tvonulÃ¡s tÃ¡mogatÃ¡sa fejÃ©ben a csÃ¡szÃ egÃ©sz hajÃ³hadÃ¡t III. BÃ©la magyar kirÃ¡lynak ajÃ¡ndÃ©kozta. FeltÃ©telezhetÅ‘en inkÃ¡bb szÃ¡llÃ-tÃ³, mint egyÃ©b hajÃ³krÃ szÃ³.

A KÃ–ZÃ‰PKORI MAGYAR DUNAI HAJÃ“ZÃ•S

A XIII. szÃ¡zad elsÅ‘ Ã©vtizedÃ©tÅ‘l kezdve a dunai Ã¡ruszÃ¡llÃ-tÃ³ hajÃ³k forgalma rendkÃ-vÃ¼l megÃ©lÃ©nkÃ¼lt. A BÃ©cs f
iparcikkeket a felsÅ‘ Duna-szakaszon mÃ¡r korÃ¡bban is hasznÃ¡latos dereglyeszerÅ± szÃ©les fahajÃ³k szÃ¡llÃ-tottÃ¡k Ma-
gyarorszÃ¡gra, mÃ-g a magyar hajÃ³zÃ¡s a honi kikÃ¶tÅ‘ben rakta be a kÃ¼lfÃ¶ldi tovÃ¡bbÃ-tÃ¡sra szÃ¡nt, tÃ¶bbnyire
termÃ©nyfÃ©lesÃ©gekbÅ‘l Ã¡llÃ³ rakomÃ¡nyait. Rogerius krÃ³nikaÃ-rÃ³, akitÅ‘l a IV. BÃ©la kirÃ¡ly idejÃ©ben lezajlott tatÃ¡rjÃ¡rÃ
leghitelesebb leÃ-rÃ¡sa szÃ¡rmazik, emlÃ-ti, hogy a tatÃ¡rjÃ¡rÃ¡s elÅ‘tt Pest nagy Ã©s gazdag kereskedÅ‘vÃ¡ros volt, melynek
dunai kikÃ¶tÅ‘jÃ©t (Portus Danubii) kÃ¼lÃ¶n erÅ‘dÃ-tÃ©si rendszer vÃ©dte.1241-ben, a tatÃ¡rjÃ¡rÃ¡s alatt nem szerepel a mag
dunai hajÃ³had.KorÃ¡bbi kivÃ¡ltsÃ¡ga volt Pest vÃ¡rosÃ¡nak a IV. BÃ©la kirÃ¡lytÃ³l kapott Ã¡rumegÃ¡llÃ-tÃ¡si joga, amelyet a kirÃ
a tatÃ¡r- jÃ¡rÃ¡s utÃ¡n- minden bizonnyal a vÃ¡ros tovÃ¡bbfejlesztÃ©se Ã©rdekÃ©ben - kiadott szabadsÃ¡glevÃ©lben 1244-ben
megÃºjÃ-tott Ã©s amely lÃ©nyegÃ©ben az Ã¡tmenÅ‘ (transit) hajÃ³szÃ¡llÃ-tmÃ¡nyok megvÃ¡molÃ¡sÃ¡t jelentette. Ez a kirÃ¡lyi
kedvezmÃ©ny nem szolgÃ¡lta a hajÃ³zÃ¡s fejlesztÃ©sÃ©t, mert a vÃ¡mot azok a hajÃ³k is kÃ¶telesek voltak megfizetni, amelyel
a vÃ¡rosban meg sem Ã¡lltak Ã©s a kikÃ¶tÅ‘t nem is hasznÃ¡ltÃ¡k.HasonlÃ³ kivÃ¡ltsÃ¡gokban rÃ©szesÃ¼lt Pozsony, KomÃ¡rom
Esztergom vÃ¡rosa, illetve kikÃ¶tÅ‘je is. E kirÃ¡lyi kedvezmÃ©ny hÃ¡trÃ¡nyos kÃ¶vetkezmÃ©nye, mint azt a kÃ©sÅ‘bbiekben lÃ¡
lehet, erÅ‘sen bÃ©nÃ-totta a hajÃ³zÃ¡s szabadsÃ¡gÃ¡t.Tudjuk, hogy ebben az idÅ‘ben Pest kÃ¶rÃ¼l egy DunaÃ¡g hÃºzÃ³dott,
amely a RÃ¡kospatak torkolatÃ¡tÃ³l a MolnÃ¡r tÃ³ig (a mai GellÃ©rtheggyel szemkÃ¶zti pesti partoldal) terjedt. Vannak adatok
arrÃ³l is, hogy Ã¡llÃ-tÃ³lag 1278-ban Ã¡rÃº- szÃ¡llÃ-tÃ¡si cÃ©lokra Ã©pÃ-ttet erÅ‘s hajÃ³k az akkor szabÃ¡lyozatlan, tehÃ¡t nehez
hajÃ³zhatÃ³ Duna zuhatagos szakaszain keresztÃ¼l nemcsak a Fekete- tengert Ã©rtÃ©k el, hanem a part mentÃ©n
tovÃ¡bbhajÃ³zva bejÃ¡rtÃ¡k Kis-Ã•zsia partvidÃ©kÃ©t, mindenhol Ã¡rucsereforgalmat igyekezve lÃ©tesÃ-teni a sajÃ¡t Ã©s a felk
kikÃ¶tÅ‘k orszÃ¡gainak piaca szÃ¡mÃ¡ra. A remÃ©nyteljesen nekilendÃ¼lt kis-Ã¡zsiai hajÃ³forgalmat kÃ©sÅ‘bb az ElÅ‘-Ã•zsiÃ¡b
megjelenÅ‘ OzmÃ¡n Birodalom bal- kÃ¡ni elÅ‘retÃ¶rÃ©se Ã©s a Bosznia birtokÃ¡Ã©rt folyÃ³ harcok szÃ¼ntettÃ©k meg.TermÃ©
hogy a hajÃ³zÃ¡s nagyarÃ¡nyÃº fejlÅ‘dÃ©se magÃ¡val hozta a hajÃ³smestersÃ©g tÃ¡rsadalmi jelentÅ‘sÃ©gÃ©nek emelkedÃ©sÃ
hajÃ³stestÃ¼letek tekintÃ©lye, amelyekben ebben az idÅ‘ben a hajÃ³sok mÃ¡r tÃ¶mÃ¶rÃ¼ltek (XIII. szÃ¡zad), oly mÃ©rtÃ©kben
emelkedett, hogy az Ã¶nÃ¡llÃ³ testÃ¼leteknek kÃ¼lÃ¶n bÃ-rÃ¡ja volt.IV. (Kun) LÃ¡szlÃ³ (1272-1290) uralkodÃ¡sa ugyancsak
nem nevezhetÅ‘ a magyar tÃ¶rtÃ©nelem nyugodt szakaszÃ¡nak. HajÃ³zÃ¡stÃ¶rtÃ©neti szempontbÃ³l mÃ©gis nagyjelentÅ‘sÃ©g
hogy az 1278. Ã©vben BÃ©csbÅ‘l indulva Ã¡rÃºkkal megrakott hajÃ³ ment vÃ©gig a DunÃ¡n, a Fekete-tengeri, vagy bizÃ¡nci
kikÃ¶tÅ‘k felÃ©.MagyarorszÃ¡gon az 1268. Ã©vtÅ‘l kezdve mÃ¡r mÅ±kÃ¶dtek a rÃ³mai idÅ‘kben is ismert hajÃ³vontatÃ³ tÃ¡rsula
amelyek a mÃ¡r emlÃ-tett kÃ¶rÃ¼lmÃ©nyek kÃ¶zÃ¶tt, kÃ©nyszermunkÃ¡ra Ã-tÃ©lt foglyokkal Ã©s hadifoglyokkal dolgoztak.Az
Ã•rpÃ¡dhÃ¡z utolsÃ³ sarjÃ¡nak, III. EndrÃ©nek (1290-1301) uralomra jutÃ¡sa Ã©s uralkodÃ¡sa, az orszÃ¡g rendkÃ-vÃ¼l zilÃ¡lt
politikai Ã©s erÅ‘hatalmi viszonyai kÃ¶zÃ¶tt ment vÃ©gbe. Ãšgy lÃ¡tszik, hogy ezek az Ã©vek hajÃ³zÃ¡stÃ¶rtÃ©netileg mÃ©g- s
jelentettek visszaesÃ©st, mert az akkori hajÃ³zÃ¡s mÃ¡r rendszeresen foglalkozott szemÃ©lyszÃ¡llÃ-tÃ¡ssal.HajÃ³zÃ¡stÃ¶rtÃ©ne
szempontbÃ³l Ã©rdekes az az 1336. december 13-Ã¡n kelt okmÃ¡ny, amely arrÃ³l szÃ³l, hogy GyÃ¶rgy budai-kÃ¼lvÃ¡rosi
hajÃ³s sajÃ¡t Ã©s tÃ¡rsai nevÃ©ben azt kÃ©rte I. KÃ¡rolytÃ³l, hogy hosszabbÃ-tsa meg az Ã¡ltaluk hasznÃ¡lt jenÅ‘i Ã©s pesti rÃ
azaz kikÃ¶tÅ‘helyek hasznÃ¡lati jogÃ¡t, melyeknek haszonÃ©lvezetÃ©t I. LÃ¡szlÃ³ Ã©s IV. BÃ©la kirÃ¡ly elÅ‘deiknek engedÃ©ly
amelynek szerintÃ¼k a nyulakszigeti apÃ¡cÃ¡k erÅ‘- szakkal elfoglaltak. A kirÃ¡lyi itÃ©lÅ‘szÃ©k vizsgÃ¡lata azutÃ¡n bebizonyÃ-t
hogy a panaszosok Ã¡ltal bizonyÃ-tÃ©kkÃ©nt bemutatott kirÃ¡lyi adomÃ¡nylevÃ©l hamisÃ-tvÃ¡ny Ã©s Ã-gy kÃ©rÃ©sÃ¼ket
elutasÃ-totta.TovÃ¡bbi Ã©rdekessÃ©ge az ismertettet Ã¼gynek mÃ©g az, hogy az Ã-tÃ©letben kimondtÃ¡k azt is, hogy a jogtala
kÃ©rÃ©s elutasÃ-tÃ¡sa mellett a budai hajÃ³stÃ¡rsasÃ¡got meghagytÃ¡k a folyami szabad hajÃ³zÃ¡s Ã©s kereskedÃ©s jogÃ¡ban
kÃ¼lÃ¶n megemlÃ-tve sajÃ¡t tulajdonukat kÃ©pzÅ‘ hajÃ³ik Ã©s dereglyÃ©ig hasznÃ¡lati jogÃ¡t.Sok vonatkozÃ¡sban hitelt Ã©rde
tÃ¶rtÃ©nelmi forrÃ¡smunkÃ¡k ebbÅ‘l a korbÃ³l szÃ-vesen hasznÃ¡ljÃ¡k a rendkÃ-vÃ¼l figyelemremÃ©ltÃ³, sÅ‘t talÃ¡n tÃºl Ã¼nne
'kirÃ¡lyi hajÃ³snÃ©p' elnevezÃ©st is. Ugyanakkor nem talÃ¡lunk megnyugtatÃ³ kÃ¶z-lÃ©st arra, hogy ez alatt az elnevezÃ©s ala
polgÃ¡ri, azaz Ã¡ru- szÃ¡llÃ-tÃ³ kereskedelmi, vagy katonai, tehÃ¡t hadi jellegÅ± ha- jÃ³zÃ¡s volna-e Ã©rtendÅ‘. Ez a problÃ©ma
elÃ©g hosszÃº ideig, de legalÃ¡bbis a mohÃ¡csi vÃ©sz korÃ¡ig eldÃ¶ntetlen a magyar hajÃ³zÃ¡stÃ¶rtÃ©net adatai kÃ¶zÃ¶tt.

A KÃ–ZÃ‰PKORI MAGYAR DUNAI HAJÃ“Ã‰PÃ•TÃ‰S

Nem szorul bÅ‘vebb magyarÃ¡zatra, hogy a magyar tÃ¶rtÃ©nelem e korszakÃ¡ban mÃ©g lehet Ã¶nÃ¡llÃ³ hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ iparrÃ³
beszÃ©lni. MÃ©gis, megÃ¡llapÃ-thatÃ³, hogy ha Ã¼zemjellegÅ± hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ telepekrÅ‘l ebben az idÅ‘ben mÃ©g is beszÃ©lh
voltak szakmailag kÃ©pzett hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ mesterek, akik jobbÃ¡gyi, feudÃ¡lis fÃ¼ggÅ‘sÃ©gben Ã¡llottak urukkal a kirÃ¡llyal. Az
Ã¶sszes szakma szerinti mestere- kÃ¶zÃ¶ttÃ¼k a hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ mesterek is - bizonyos, szerÃ©ny keretek kÃ¶zÃ¶tt meghagyo
Ã¶nÃ¡llÃ³sÃ¡guk mellett a kirÃ¡lynak adÃ³t tartozott fizetni, ezen-kÃ-vÃ¼l katonai szolgÃ¡latra is kÃ¶telezve voltak, de ez
feltÃ©telezhetÅ‘en megvÃ¡lthatÃ³ volt a haditermelÃ©skÃ©nt minÅ‘sÃ-thetÅ‘ munkÃ¡val is.Mindez valÃ³szÃ-nÅ±vÃ© teszi, hogy
MagyarorszÃ¡gon ebben a korban a specializÃ¡lt hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ kÃ©zmÅ±vessÃ©g mÃ©g nem vÃ¡lt el a kÃ¶zlekedÅ‘
hajÃ³mestersÃ©gtÅ‘l, amely egyszerÅ±bben Ãºgy is kifejezhetÅ‘, hogy ezekben az Ã©vszÃ¡zadokban a hajÃ³sok maguk
csinÃ¡ltÃ¡k hajÃ³ikat. A hajÃ³Ã©pÃ-tÃ©s vÃ©geredmÃ©nyben szakmai szempontbÃ³l lÃ©nyegÃ©ben egyetlen ember, a hajÃ³Ã©
mester vÃ¡llain nyugodott.Ez az elnevezÃ©s mesteremberi jellegÃ©bÅ‘l fejlÅ‘dÃ¶tt ki egÃ©szen a hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ fÅ‘iskolÃ¡t vÃ©
mÃ©rnÃ¶kig. 1849-ben pÃ©ldÃ¡ul, a honvÃ©dsÃ©g pÃ¡ncÃ©los hadigÅ‘zÃ¶sÃ©t, a 'pattantyÃºs hajÃ³t' Ã©pÃ-tÅ‘ Pretions SÃ¡m
szÃ¡rmazÃ¡sÃº, a DunagÅ‘zhajÃ³zÃ¡si VÃ¡llalat Ã³budai hajÃ³gyÃ¡rÃ¡ban dolgozÃ³ mÃ©rnÃ¶k is mÃ©g Ã-gy nevezte magÃ¡t!
Mellette, a kÃ©pzÅ‘ipari munka vÃ©gzÃ©sÃ©re mÃ¡s munkÃ¡sok is dolgoztak, vegyesen a hajÃ³s szakmÃ¡ban mÃ¡r Ã©vek Ã³t
foglalkoztatott tapasztalt, vagy kiÃ¶regedett hajÃ³sokkal, akik kÃ¶zÃ¶s munkÃ¡val Ã©s a hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ mester szemÃ©lyes
irÃ¡nyÃ-tÃ¡sa szerint Ã©pÃ-tettÃ©k a hajÃ³kat. Ugyanakkor a XIII. szÃ¡zad kezdetÃ©tÅ‘l mÃ¡r megindult a magyar kÃ©zmÅ±ipa
szakmaszerinti elkÃ¼lÃ¶nÃ¼lÃ©se, paraszti szolgÃ¡ltatÃ¡sokra valÃ³ kÃ¶telezettsÃ©g nÃ©lkÃ¼l. VÃ©gÃ¼l is a XIV. szÃ¡zadba
kÃ©zmÅ±vesek - kÃ¶ztÃ¼k a hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘k is - cÃ©hekben tÃ¶mÃ¶rÃ¼ltek. A hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘k cÃ©hÃ©hez a hajÃ³sok is

hozzÃ¡tartoztak.MÃ¡s tÃ¶rtÃ©nelmi hagyomÃ¡nyok szerint a paraszti szolgÃ¡ltatÃ¡soktÃ³l mentes kÃ©zmÅ±iparossÃ¡g kialakulÃ
1250-tÅ‘l kezdÅ‘dÃ¶tt. MegszÅ±nt az addigi Ã¡llapot, vagyis, hogy a fÃ¶ldmÅ±ves paraszt kÃ©zmÅ±iparos tevÃ©kenysÃ©gÃ©t
Ã¼res Ã³rÃ¡iban lÃ¡tta el; ettÅ‘l az idÅ‘ponttÃ³l kezdve szÃ¡mÃ¡ra a kÃ©zmÅ±ipar kizÃ¡rÃ³lagos Ã©lethivatÃ¡ssÃ¡ vÃ¡lt. Mindez
elkerÃ¼lhetetlenÃ¼l kihatott a hajÃ³Ã©pÃ-tÃ©sben foglalkoztatott dolgozÃ³ jobbÃ¡gyok helyzetÃ©nek tovÃ¡bbi alakulÃ¡sÃ¡ra.A
korszaknak megfelelÅ‘ termelÃ©si Ã©s tÃ¡rsadalmi intÃ©zmÃ©nyek nagymÃ©rtÃ©kben valÃ³szÃ-nÅ±sÃ-tik azt, hogy az Ã¡rpÃ¡
honvÃ©delmi Ã©s gazdasÃ¡gi intÃ©zmÃ©nyek sorÃ¡ban a 'kirÃ¡lyi hajÃ³snÃ©p' Ã©vszÃ¡zadokon keresztÃ¼l egyesÃ-tette Ã¶n-
magÃ¡ban a polgÃ¡ri Ã©s katonai hajÃ³zÃ¡s intÃ©zmÃ©nyeit.Alig pÃ¡r Ã©vszÃ¡zaddal a honfoglalÃ¡s utÃ¡n az Ã•rpÃ¡dhÃ¡z hon
Ã©s tÃ¡rsadalmi berendezÃ©sÃ©nek intÃ©zmÃ©nyei kÃ¶zÃ¶tt mÃ¡r megtalÃ¡lhatÃ³ a mÃ¡r emlÃ-tett 'kirÃ¡lyi hajÃ³snÃ©p' szerv
amely a hajÃ³zÃ¡son kÃ-vÃ¼l feltehetÅ‘en nemcsak a katonai, hanem a kereskedelmi hajÃ³zÃ¡s hajÃ³Ã©pÃ-tÃ©si feladatait is
vÃ©gezte. A kettÅ‘ kÃ¶zÃ¶tti megkÃ¼lÃ¶nbÃ¶ztetÃ©sekÃ©nt mÃ©g a 'felfegyverezÃ©s nÃ©lkÃ¼li' Ã©s a 'felfegyverezett' hajÃ
meghatÃ¡rozÃ¡st sem kell elfogadni, mert az akkori, Ãºgy- szÃ³lvÃ¡n megszakÃ-tÃ¡s nÃ©lkÃ¼li hÃ¡borÃºs Ã©s kÃ¶zbiztonsÃ¡g
szempontjÃ¡bÃ³l nyugtalan idÅ‘k szÃ¼ksÃ©gessÃ© tettÃ©k, hogy a kizÃ¡rÃ³lag Ã¡ruszÃ¡llÃ-tÃ¡sra szÃ¡nt hajÃ³kat is felszereljÃ©
vÃ©delmi harceszkÃ¶zÃ¶kkel. Ebben a korszakban hadi jelleget kapott minden hajÃ³, amelyben akÃ¡r csak biztosÃ-tÃ³
vÃ©delmi feladatra felfegyverzett harcos katonÃ¡k Ã¡llandÃ³ jelleggel voltak behajÃ³zva.A 'hadihajÃ³' meghatÃ¡rozÃ¡sÃ¡hoz
nem kÃ¶thetjÃ¼k a ha- jÃ³knak Ã¡gyÃºkkal valÃ³ felszerelÃ©sÃ©t sem, annÃ¡l is inkÃ¡bb, mert az Ã¡gyÃºgyÃ¡rtÃ¡s
MagyarorszÃ¡gon csak a XV. szÃ¡zadban kezdÅ‘dÃ¶ttt meg, viszont tÃ¡volbahatÃ³ harceszkÃ¶zÃ¶kkel, kÅ‘hajÃ-tÃ³gÃ©pekkel
(ballista, katapult) felfegyverezett hadi- hajÃ³kkal mÃ¡r a rÃ³mai hajÃ³had egysÃ©gei kÃ¶zÃ¶tt talÃ¡lkozunk. KÃ©tsÃ©gtelen
viszont az is, hogy a kÅ‘hajÃ-tÃ³ gÃ©pekkel minden korabeli fahajÃ³ korÃ¡bban fel volt szerelve, amelyek - amint - az
elÅ‘zmÃ©nyekben mÃ¡r szÃ³ volt rÃ³la- szÃ¼ksÃ©g szerint Ã©s katonai feladatokra teherszÃ¡llÃ-tÃ¡st is lÃ¡ttak el. Mindaddig,
ameddig a fedÃ©lzeten - esetleg csak rÃ¶gtÃ¶nzÃ¶tten is - felÃ¡llÃ-tott kÅ‘hajÃ-tÃ³ gÃ©peket az 1500-as Ã©vekben az Ã¡gyÃº,
tÃ¡volbahatÃ³ tÅ±zeszkÃ¶z nem vÃ¡ltotta fel, a dunai hadi- vagy alkalmazÃ¡sa szempontjÃ¡bÃ³l kombinÃ¡lt rendeltetÃ©sÅ± hajÃ
tÃ¡volbahatÃ³ legfontosabb harci tÃ©nyezÅ‘je a fedÃ©lzeten behajÃ³zott nyÃ-lazÃ³ katona volt, aki fegyverÃ©t (Ã©s ez az Ãºjab
kettÅ‘sÃ©g egÃ©szen a XIX. szÃ¡zad kÃ¶zepÃ©ig, a sajkÃ¡sok korÃ¡ig eltartott) idÅ‘nkÃ©nt az evezÅ‘vel cserÃ©lte fel.A honfog
kÃ¶vetÅ‘ elsÅ‘ Ã©vszÃ¡zadokban a hajÃ³- Ã©pÃ-tÅ‘ ipar jelentÃ©kenyebb fejlÅ‘dÃ©st nem tudott elÃ©rni.Van olyan vÃ©lemÃ©n
hajÃ³zÃ¡stÃ¶rtÃ©neti irodalomban, amely szerint a magyar Duna elsÅ‘ hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ mesterei (a kÃ¶zÃ©pkorban) a molnÃ¡rok
helyesebben vÃ-zi molnÃ¡rok lettek volna, akik elnevezÃ©sÃ¼ket a vÃ-zimalmok (mola) utÃ¡n kaptÃ¡k. Ugyane forrÃ¡smunka
megÃ¡llapÃ-tÃ¡sa szerint a mai Ã©rtelemben vett gabonaÅ‘rlÃ©st nem is ezek a molnÃ¡rok, hanem az 'Å‘rletÅ‘k' vÃ©geztÃ©k.
KÃ©tsÃ©gtelen, hogy ezt a felvetÃ©st alÃ¡tÃ¡masztja az a kÃ¶rÃ¼lmÃ©ny, hogy ezek mint folyÃ³menti lakÃ³sok kÃ¶nnyebben
juthattak hozzÃ¡ a leÃºsztatott faanyaghoz, sÅ‘t feltÃ©telezhetÅ‘, hogy a kitanult Ã¡csmestersÃ©g mellett mindenfÃ©le famunkÃ
- amit a szÃ³ szerinti Ã©rtelemben vett vÃ-zimalom Ã©pÃ-tÃ©si mÃ³dja is szÃ¼ksÃ©gessÃ© tett - a hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ munka
szaktudÃ¡sÃ¡hoz valÃ³ban kÃ¶zel Ã¡lltak. KÃ©tsÃ©gtelen az is, hogy aki ÃºszÃ³aljzaton nyugvÃ³ vÃ-zimalmot tudott Ã©pÃ-teni,
lÃ©nyegÃ©ben azonos mestersÃ©gbeli feladatokkal kerÃ¼lt szembe a magÃ¡ban mozgÃ³ fahajÃ³ Ã©pÃ-tÃ©se sorÃ¡n is. A kÃ©
kÃ¼lÃ¶nÃ¡llÃ³ szakma azonosÃ-tÃ¡sÃ¡t mÃ©gsem lehet fenntartÃ¡s nÃ©lkÃ¼l elfogadni.De talÃ¡lkozunk a magyar
hajÃ³zÃ¡stÃ¶rtÃ©netben a hajÃ³- Ã©pÃ-tÅ‘ mester 'super' elnevezÃ©sÃ©vel is, amelyrÅ‘l feltehetÅ‘, hogy a nÃ©met 'Schopper'
elnevezÃ©sbÅ‘l ered. Ennek eredete az lehet, hogy a hajÃ³Ã©pÃ-tÃ©s egyik legfon- tosabb munkÃ¡ja a felhasznÃ¡lt fadeszkÃ¡k
Ã¶sszeillesztÃ©sÃ©nÃ©l a deszkÃ¡k kÃ¶zÃ¶tti hÃ©zagok vÃ-ztelenÃ-tÃ©se (kÃ©sÅ‘bbi elnevezÃ©s szerint 'dugarozÃ¡sa') volt
mai napig is a ladik deszkÃ¡i kÃ¶zÃ¶tti hÃ©zagok mohÃ¡val valÃ³ kitÃ¶mÃ©sÃ©t Ã©s ennek a szigetelÃ©snek vÃ©kony falÃ©c
befedÃ©sÃ©t Ã©rtik, amelyet azutÃ¡n 'iszÃ¡kba szegek'-kel rÃ¶gzÃ-tenek.VisszatÃ©rve a kÃ¶zÃ©pkor hajÃ³Ã©pÃ-tÃ©si problÃ
huzamot vonhatunk a hajÃ³Ã©pÃ-tÃ©s kÃ¶ltsÃ©gei Ã©s az ebben a korban alkalmazott pÃ¡ncÃ©los lovas felszerelÃ©si kÃ¶ltsÃ
kÃ¶zÃ¶tt. EbbÅ‘l kitÅ±nik, hogy egy pÃ¡ncÃ©los lovas (lovag) felszerelÃ©se lÃ³val egyÃ¼tt 2340 g ezÃ¼stbe kerÃ¼lt, ami 575
bÃºza Ã©rtÃ©kÃ©nek felelt meg. Ennek az Ã¶sszegnek legfeljebb a kÃ©tszeresÃ©bÅ‘l elÅ‘Ã¡llÃ-thatÃ³ volt egy olyan fÃ¡bÃ³l Ã©
evezÅ‘s-vitorlÃ¡s vÃ-zijÃ¡rmÅ±, amely bÃ©ke idejÃ©n szÃ¡llÃ-tÃ¡sra - hÃ¡borÃºban 15-20 nyÃ-lazÃ³ harcos befogadÃ¡sÃ¡val
hadicÃ©lokra is megfelelt Ã©s a vÃ-zi harcban harcÃ©rtÃ©k szempontjÃ¡bÃ³l lÃ©nyegesen tÃ¶bbet jelentett, mint a szÃ¡razfÃ¶l
folyÃ³ hÃ¡borÃº egyetlen pÃ¡ncÃ©los lovasa, vagy lovagja.

A DUNAI HAJÃ“ZÃ•S A XIV-XV. SZÃ•ZADBAN

KÃ¡roly RÃ³bert magyar kirÃ¡ly (1308-1342) idejÃ©ben a harci alkalmazÃ¡s mellett is erÅ‘sen fejlÅ‘dÃ¶tt a polgÃ¡ri hajÃ³zÃ¡s. Az
ebbÅ‘l a korbÃ³l szÃ¡rmazÃ³ adomÃ¡nylevelek Ã©s egyÃ©b oklevelek mÃ¡r messzemenÅ‘ Ã¶nkormÃ¡nyzattal rendelkezÅ‘
hajÃ³stestÃ¼letekrÅ‘l tesznek emlÃ-tÃ©st, amelyek a kirÃ¡ly szolgÃ¡latÃ¡ban Ã¡llÃ³ hajÃ³svÃ¡llalatok voltak. Feladatuk elsÅ‘sorb
a folyami kÃ¶zlekedÃ©s, a szemÃ©lyi- Ã©s az Ã¡ruforgalom ellÃ¡tÃ¡sa volt. HÃ¡borÃº esetÃ©n rÃ¶gtÃ¶nzÃ¶tten felfegyverzett
hajÃ³ikkal a DunÃ¡n harcoltak Ã©s ellÃ¡ttÃ¡k a magyar sereg utÃ¡npÃ³tlÃ³ szolgÃ¡latÃ¡t is. I. Nagy Lajos kirÃ¡ly idejÃ©ben (1342
1382) a szÃ¶vet- sÃ©ges bolgÃ¡rok fÃ¶ldjÃ©t kÃ¶zvetlenÃ¼l fenyegetÅ‘ tÃ¶rÃ¶k hata- lom ellen elsÅ‘ Ã-zben felvonulÃ³ magya
sereget vÃ-zi Ãºton, hajÃ³kkal szÃ¡llÃ-tottÃ¡k a DunÃ¡n lefelÃ©. 1368-ban az ellensÃ©ges oldalra Ã¡tpÃ¡rtolt Vlajko havasfÃ¶ldi
vajda ellen vonulÃ³ magyar seregeket a hadmÅ±veleti terÃ¼letre szintÃ©n hajÃ³kon szÃ¡llÃ-tottÃ¡k 1390-ben Garay MiklÃ³s
vezÃ©rlete alatt Keve vÃ¡rÃ¡nÃ¡l harcoltak a magyar hajÃ³k, mÃ-g valamivel kÃ©sÅ‘bb Zsigmond kirÃ¡ly serege Ã©s a dunai
hajÃ³hada a Moldva Ã©s HavasalfÃ¶ld elpÃ¡rtolt fejedelmei elleni hadmÅ±veletekben vettek rÃ©szt Ã©s megsemmisÃ-tettÃ©k a
ellensÃ©ges hadsereget. 1396-ban Zsigmond kirÃ¡ly hajÃ³hada mÃ¡r nem volt kÃ©pes egymagÃ¡ban feltartÃ³ztatni a tÃ¶rÃ¶kÃ
dunai elÅ‘renyomulÃ¡sÃ¡t, hanem mÃ¡r mind a Fekete- tengeren, mind a DunÃ¡n kÃ©nytelen volt igÃ©nybevenni a francia- Ã©s
nÃ©met tengeri Ã©s folyami hajÃ³hadak kÃ¶zvetlen tÃ¡mogatÃ¡sÃ¡t. A magyar hajÃ³had harci egysÃ©gein kÃ-vÃ¼l a tÃ¶bbi ha

a hadianyagszÃ¡llÃ-tÃ¡st lÃ¡tta el.KÃ¶zben a feudÃ¡lis korszak tÃ¡rsadalmi Ã©s termelÃ©si intÃ©zmÃ©nyei, ha lassÃº Ã¼tembe
de tovÃ¡bb fejlÅ‘dtek. MagyarorszÃ¡gon a XIII. szÃ¡zadtÃ³l kezdve a XV. szÃ¡zadig az ipari termelÃ©si Ã¡gak majdnem teljesen
a cÃ©hek kezÃ©be kerÃ¼ltek. SzÃ¡mos Ãºj cÃ©h is alakult, amelyeknÃ©l mÃ¡r a differenciÃ¡lÃ³dott kereskedelmi Ã©s hadihajÃ
Ã©pÃ-tÅ‘ iparrÃ³l beszÃ©l- hetÃ¼nk. EttÅ‘l a kortÃ³l mÃ¡r szÃ¡molni lehet hajÃ³s Ã©s hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ (Ã¶sszevont) cÃ©h lÃ©tez
abban kÃ¼lÃ¶nbÃ¶zÃ¶tt az Ã¶sszes tÃ¶bbi cÃ©hektÅ‘l, hogy az Ã¡llami szÃ¡llÃ-tÃ¡si- Ã©s hon- vÃ©delmi egyÃ¼ttes rendeltetÃ
miatt a tÃ¶bbi cÃ©heknÃ©l kevÃ©sbÃ© jelentett monopol Ã©rdekeltsÃ©get. Ã‰vszÃ¡zadok mÃºltak el addig, amÃ-g a hajÃ³s-h
cÃ©hek kizÃ¡rÃ³lagos Ã¼zleti Ã©s kereskedelmi jellege lÃ©trejÃ¶tt.

EbbÅ‘l a korbÃ³l (XV. szÃ¡zad) egy magyar dunai hajÃ³ rajza ismeretes, amely bÃ¡r elÅ‘l Ã©s hÃ¡tul egy-egy Ã¡gyÃºval is fel van
szerelve, arÃ¡nyai utÃ¡n sokkal inkÃ¡bb termetes kereskedelmi Ã©s Ã¡ruszÃ¡llÃ-tÃ³, mint hadihajÃ³nak lÃ¡tszik. A hajÃ³, mint ez
Breydenbach 1486-ban kÃ©szÃ-tett fametszetÃ©bÅ‘l kivehetÅ‘, 25-30 mÃ©ter hosszÃºnak lÃ¡tszik Ã©s egysoros evezÅ‘in kÃ-v
mÃ¡s hajtÃ³eszkÃ¶zzel (latin vitorlÃ¡val) is fel volt szerelve. A sÃ¡torral befedett kormÃ¡nyÃ¡llÃ¡s elÅ‘tt fel- gÃ¶ngyÃ¶lt Ã¡llapotba
egy mÃ¡sodik kormÃ¡nyvitorla is lÃ¡t- hatÃ³. A hajÃ³ tatja (farrÃ©sz) a tengeri hajÃ³kÃ©hoz hasonlÃ³an karzatszerÅ±en van
kikÃ©pezve.Alig kb. egy Ã©vszÃ¡zaddal kÃ©sÅ‘bbrÅ‘l ismerjÃ¼k egy hadi- naszÃ¡d leÃ-rÃ¡sÃ¡t is. A hajÃ³ teste kÃ¡trÃ¡nyozott,
szegÃ©lye fehÃ©r szÃ-nÅ±re festett volt. A naszÃ¡d eleje hegyes hajÃ³orral Ã©pÃ¼lt. A hajÃ³ mÃ©retei sokkal kisebbek,
vitorlÃ¡zata Ã©s fegyverzete sokkal egyszerÅ±bb, mint az ebben a korban a bÃ©csi had- szertÃ¡rban Ã©pÃ-tett hajÃ³kÃ©.
MÃ©reteibÅ‘l Ã-tÃ©lve a szemÃ©lyzet lÃ©tszÃ¡ma 30-40 fÅ‘ lehetett. A hajÃ³ kÃ¶zepÃ©tÅ‘l nyÃºlt fel a vitorlÃ¡val felszerelt Ã¡rb
hajÃ³ belsejÃ©ben, egymÃ¡s mÃ¶-gÃ¶tt elhelyezet padok evezÃ©s kÃ¶zben Ã¼lÅ‘helyÃ¼l szolgÃ¡ltak, ugyanitt Ã¼lt kezÃ©ben
fegyverÃ©vel a hajÃ³legÃ©nysÃ©g mÃ¡sik fele, vÃ¡rakozva az evezÃ©s kÃ¶zben kifÃ¡radtak felvÃ¡ltÃ¡sÃ¡ra. Az elsÅ‘ ilyen hajÃ
pontos mÃ©reteit nem ismerjÃ¼k. A kÃ©sÅ‘bbi Ã©vekben a kÃ¼lfÃ¶ldi mintÃ¡ra Ã©pÃ¼lt hajÃ³k hossza 75 lÃ¡b (23,5 m),
szÃ©lessÃ©ge 14 lÃ¡b (4,4 m) Ã©s merÃ¼lÃ©se 33 1 lÃ¡b (1,1 m) volt. Ezen a hajÃ³kon elÅ‘l Ã©s hÃ¡tul, a nagyobb mÃ©retÅ±
hosszkÃ¶zÃ©p oldalon is voltak kisebb, rendszerint kb. 1 fontos Ã¡gyÃºk beÃ©pÃ-tve.Sem ebbÅ‘l a korszakbÃ³l, sem az ezt
megelÅ‘zÅ‘bÅ‘l, majd az ezt kÃ¶vetÅ‘bÅ‘l a hajÃ³zÃ¡stÃ¶rtÃ©net sajnos nem bÅ‘velkedik a hajÃ³k pontos mÅ±szaki leÃ-rÃ¡sra
vonatkozÃ³ adatokban. Ugyanez a helyzet Ã¡ll fenn nemcsak a dunai, hanem a magyar vÃ-zrendszer Ã¶sszes tÃ¶bbi
folyÃ³vÃ-zein kÃ¶zlekedÅ‘ egyÃ©b hajÃ³kra vonatkozÃ³lag is.Nem rendelkezÃ¼nk pontos leÃ-rÃ¡ssal azokrÃ³l az Ã¡rÃº- szÃ¡llÃ
teherhajÃ³krÃ³l sem, amelyek folyÃ³vÃ-zeinken elsÅ‘- kÃ©nt kerÃ¼ltek hasznÃ¡latba. A megmaradt, Ã©s valÃ³szÃ-nÅ± adatokb
arra lehet kÃ¶vetkeztetni, hogy ezeknek a kizÃ¡rÃ³lag teherszÃ¡llÃ-tÃ¡sra kÃ©szÃ¼lt hajÃ³knak a hosszÃºsÃ¡ga nem haladta
meg a 23-30, szÃ©lessÃ©ge a 4,5-6, Ã©s merÃ¼lÃ©se az 1,5 mÃ©tert. KÃ¼lsejÃ¼k az egykori rajzok utÃ¡n egy a kÃ¶zÃ©prÅ
Ã©s hÃ¡tra keskenyedÅ‘ Ã©s nagymÃ©retÅ± folyami ladikhoz volt hasonlÃ-thatÃ³, amelynek kÃ¶zÃ©prÃ©szÃ©t a szÃ¡llÃ-tandÁ
termÃ©nyek befogadÃ¡sÃ¡ra szolgÃ¡lÃ³, meredek tetÅ‘zetÅ± raktÃ¡r- helyisÃ©g foglalta el. MegkÃ¶zelÃ-tÅ‘en ehhez volt hasonl
az ebben az idÅ‘ben az AusztriÃ¡ban Ã©s a FelsÅ‘ DunÃ¡n hasznÃ¡lt teherszÃ¡llÃ-tÃ³ hajÃ³k kÃ¼lsÅ‘ alakja is, amelynek nemcs
- mint nÃ¡lunk - tÃ¶lgyfÃ¡bÃ³l, hanem az ottani hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ telepeken vÃ¡logatott fenyÅ‘fÃ¡kbÃ³l is kÃ©szÃ-tettek.A magyar
hajÃ³zÃ¡stÃ¶rtÃ©net egyik kimagaslÃ³ esemÃ©nye az 1428 mÃ¡jusÃ¡ban GalambÃ³cnÃ¡l lezajlott folyami csata, amelyben a
fÅ‘szerep a kirÃ¡ly szolgÃ¡latÃ¡ban Ã¡llÃ³ magyar hajÃ³sokÃ© volt. A harcban az egykorÃº tÃ¶rtÃ©neti kÃºtfÅ‘k leÃ-rÃ¡sa szerint
maga Zsigmond magyar kirÃ¡ly is rÃ©szt vett, oldalÃ¡n Rozgonyi IstvÃ¡n nemesi grÃ³f Ã©s annak felesÃ©ge, CecÃ-lia grÃ³fnÅ‘,
a szÃ¡jhagyomÃ¡ny szerint egy magyar naszÃ¡d parancsnokakÃ©nt kimagaslÃ³ bÃ¡torsÃ¡gÃ¡val tÅ±nt ki. Az Å‘ szemÃ©lyes
kÃ¶zbelÃ©pÃ©se mentette meg a szorongatott helyzetben levÅ‘ magyar kirÃ¡ly Ã©letÃ©t is. A bÃ¡tor magatartÃ¡srÃ³l 1435-ben
kiÃ¡llÃ-tott kirÃ¡lyi adomÃ¡nylevÃ©l a kÃ¶vetkezÅ‘ket mondja: '? CecÃ-lia grÃ³fnÅ‘? egyÃ©b hÃ¶lgyeknÃ©l bÃ¡trabb? dacÃ¡ra gy
Ã©s fÃ©lÃ©nk nemÃ©nek, hÅ‘si lÃ©lekkel egy hajÃ³ra lÃ©pvÃ©n, szÃ¡mos hÅ‘stettet vitt vÃ©ghez. HajÃ³jÃ¡val tÃ¶bb Ã-zben
megkÃ¶zelÃ-tette GalambÃ³c vÃ¡rÃ¡t Ã©s abba? kemÃ©nyen lÅ‘dÃ¶ztetett a tÃ¶rÃ¶kÃ¶kre.' RozgonyinÃ© hÅ‘stettÃ©t Arany JÁ
Ã©nekelte meg.BÃ¡r az egykorÃº okmÃ¡ny idÃ©zett szÃ¶vege nem tesz szÃ³- szerinti emlÃ-tÃ©st arrÃ³l, hogy Rozgonyi CecÃ-l
grÃ³fnÅ‘ a galambÃ³ci folyami csatÃ¡ban valÃ³ban megmentette volna Zsigmond kirÃ¡ly Ã©letÃ©t, de kÃ©tsÃ©gtelennÃ© teszi a
lefolyt csatÃ¡ban a magyar hajÃ³s katonÃ¡k hÅ‘siessÃ©gÃ©t Ã©s a magyar oldalon kÃ¼zdÅ‘ hajÃ³k eredmÃ©nyes
felhasznÃ¡lÃ¡sÃ¡t.1456-ban zajlott le NÃ¡ndorfehÃ©rvÃ¡r (BelgrÃ¡d) alatt Hunyadi JÃ¡nos magyar hajÃ³hadÃ¡nak folyami csatÃ¡j
a tÃ¶rÃ¶k vÃ-zi haddal. A magyar folyami hajÃ³had egyrÃ©sze 40 dereglyÃ©bÅ‘l hevenyÃ©szetten Ã¡talakÃ-tott hajÃ³ volt, ame
egy mÃ¡sik hajÃ³- csoporttal egyÃ¼tt sÃºlyos harcokban kÃ©t irÃ¡nybÃ³l intÃ©zett tÃ¡madÃ¡st a tÃ¶rÃ¶k hajÃ³had ellen, amelye

Ã¶t Ã³rÃ¡ig tartÃ³ sÃºlyos harcban, tÃ¼zÃ©rsÃ©gi-, puska Ã©s szer- szÃ¡mÃ-j tÃ¼zelÃ©ssel legnagyobb rÃ©szben megsemmisÃ-tettek. A harcban hÃ¡rom nagy tÃ¶rÃ¶k gÃ¡lya elsÃ¼llyedt, nÃ©gy a magyar sereg zsÃ¡kmÃ¡nya lett. A kÃ¼zdelemben szÃ¡mos tÃ¶rÃ¶k hajÃ³ sÃºlyosan megrongÃ¡lÃ³dott Ã©s 500 tÃ¶rÃ¶k hajÃ³s katona elesett. A harcban a kÃ©t part kÃ¶zÃ¶tt lehorgonyzott tÃ¶rÃ¶k hajÃ³k egymÃ¡shoz voltak lÃ¡ncolva, s ezt a felÃ¡llÃ-tÃ¡st a tÃ¶rÃ¶kÃ¶k Ã¡ttÃ¶rhetetlennek tartottÃ¡k. A magyar hajÃ³kat segÃ-tette az is, hogy a vÃ-zfolyÃ¡s fÃ¶lÃ¶tti irÃ¡nybÃ³l tÃ¡madtak, s a vÃ-z sodra lendÃ¼letÃ¼ket erÅ‘sen segÃ-tette. A csataleÃ-rÃ¡sokbÃ³l megÃ¡llapÃ-thatÃ³, hogy ebben az idÅ‘szakban a hajÃ³k egy rÃ©- sze Ã¡gyÃºkkal is fe volt szerelve (a leÃ-rÃ¡sok ismÃ©telten emlegetik a vÃ-z felÅ‘l hallhatÃ³ hangos Ã¡gyÃºdÃ¶rejt).A gyÅ‘zelem legalÃ¡bb is oly mÃ©rtÃ©kben volt a rÃ¶gtÃ¶nzÃ¶tten felfegyverzett szÃ¡llÃ-tÃ³ hajÃ³k Ã©rdeme, mint az abban rÃ©sztvevÅ‘ hadinaszÃ¡dokÃ©. vÃ¡rbeli hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ mesterek, hajÃ³Ã¡csok Ã©s mÃ¡s mesteremberek munkÃ¡jÃ¡t dicsÃ©rte, akik a magyar dereglyÃ©k hadihajÃ³kkÃ¡ valÃ³ Ã¡tÃ©pÃ-tÃ©sÃ©t gyorsan Ã©s eredmÃ©nyesen vÃ©geztÃ©k el. (Mindez bizonyÃ-tani lÃ¡tszik azt is, hogy Ã¡tÃ©pÃ-tÃ©se nem volt tÃºlzottan kÃ¶rÃ¼lmÃ©nyes munka, ami annyit jelent, hogy ebben a korban a kereske- delmi- Ã©s hadihajÃ³k Ã©pÃ-tÃ©se Ã©s szerkezete mÃ©g mindig nem sokban tÃ©rt el egymÃ¡stÃ³l.)A megindult tÃ¶rÃ¶k elÅ‘renyomulÃ¡s tÃ©rnyerÃ©se egyre jobban veszÃ©lyeztette a Duna Ã©s a Tisza alsÃ³ folyamszaka- szait, melynek megfelelÅ‘en Ã©s a 1456. nÃ¡ndorfehÃ©rvÃ¡ri vÃ-zi csata tapasztalatai alapjÃ¡n MÃ¡tyÃ¡s kirÃ¡ly hadsereg- fejlesztÃ©sei tÃ¶rekvÃ©sei kÃ¶zÃ¶tt nem hanyagolta el a dunai hajÃ³had fejlesztÃ©sÃ©t sem. A firenzei levÃ©lÃ¡rban Å‘rzÃ¶tt ok- levÃ©l szerint a magyar dunai hajÃ³had ebben az idÅ‘ben 330 egysÃ©gbÅ‘l Ã¡llott, amelyeken 10000 hajÃ³s katona teljesÃ-tett szolgÃ¡latot. A hajÃ³kon az emlÃ-tett jelentÃ©s szerint tÃ¶bb szÃ¡z, hatalmas Å±rmÃ©retÅ± Ã¡gyÃº Ã©s tarack volt beÃ©pÃ-tve. A hajÃ³k egy rÃ©sze hadianyagot s teherhajÃ³ volt.MÃ¡tyÃ¡s kirÃ¡ly idejÃ©ben GyÅ‘rben, KomÃ¡romban, BudÃ¡n, a csepeli Keviben, PÃ©tervÃ¡radon Ã©s ZalÃ¡nkemÃ©nben hajÃ³telepek lÃ©tesÃ¼ltek, amelyek egyben a kereskedelmi Ã©s Ã¡rÃºszÃ¡llÃ-tÃ³ hajÃ³zÃ¡s be- Ã©s kirako Ã¡llomÃ¡sai is voltak.1478-ban Ã©s 1489-ben MÃ¡tyÃ¡s kirÃ¡ly felesÃ©ge, Beatrix kirÃ¡lynÃ© budai reneszÃ¡nsz Ã©pÃ-tkezÃ©s TardosrÃ³l (KomÃ¡rom megye) szÃ¡llÃ-tottÃ¡k az Ã©pÃ-tkezÃ©si anyagot teherhajÃ³kon, tÃ¶bbek kÃ¶zÃ¶tt 42 hajÃ³rakomÃ¡ny mÃ¡rvÃ¡nyt is, amelynek fuvardÃ-ja BudÃ¡ig hajÃ³nkÃ©nt 20 dÃ©nÃ¡r volt. Nem tudjuk, hogy a KomÃ¡rom megyei Tardoson kitermelt Ã©pÃ-tÃ©si anyagnak hol volt ebben az idÅ‘ben a dunaparti berakodÃ¡si kikÃ¶tÅ‘je, ahonnan teher- hajÃ³n, minden valÃ³szÃ-nÅ±sÃ©g szerint ereszkedve Ã©rtÃ©k el BudÃ¡t. Napjainkban TardosrÃ³l a dunaparti SÃ¼ttÅ‘ felÃ© vezet a legrÃ¶vid Ã¶sszekÃ¶tÅ‘ Ãºt.A katonai cÃ©lokra Ã©pÃ-tett hajÃ³kat ebben a korban mÃ¡r az egykorÃº okmÃ¡nyokon is egyÃ©rtelmÅ±leg 'naszÃ¡d' elne- vezÃ©ssel jelÃ¶lik. 1479-ben, amikor MÃ¡tyÃ¡s vilÃ¡gviszony- latban is rendkÃ-vÃ¼l erÅ‘teljes honvÃ©dÅ‘ cÃ©lz hatalmi politikÃ¡t folytatott, magyar hadsereg Ã¼tÅ‘kÃ©pessÃ©gÃ©ben a vÃ-zi haderÅ‘ is komoly tÃ©nyezÅ‘ volt. Jelentkezett a hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ ipar fejlÅ‘dÃ©sekÃ©nt az a ter- melÃ©sben abban is, hogy mÃ-g a jobbÃ¡gyi hajÃ³sok Ã©s hajÃ³s- katonÃ¡k hajÃ munkÃ¡lkodÃ¡sa az 'ingyen robot' volt, addig a hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ telepek Ã©s maga az ebben a korban mÃ¡r az egyik legfejlettebbnek szÃ¡mÃ-tÃ³ bÃ©csi hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ hadszer-tÃ¡r a 'fizetett munka' rendszerÃ©vel mÅ±kÃ¶dÃ¶tt.A magyar nemze tragÃ©dia abban csÃºcsosodott ki, hogy a tÃ¶rÃ¶k veszÃ©ly nÃ¶vekedÃ©sÃ©vel egyre jobban felbomlott a magyar honvÃ©delm Ã¡llamszervezet nÃ©hÃ¡ny Ã©v elÅ‘tt mÃ©g kivÃ¡lÃ³an Ã©letkÃ©pes Ã¶sszes intÃ©zmÃ©nye. A magyar naszÃ¡dosok sem kÃ© kivÃ©telt. A tÃ¡madÃ³ tÃ¶rÃ¶k hajÃ³- had ellen indÃ-tva csak ErdÅ‘dig tudtak eljutni, mert szemÃ©lyzetÃ¼k, amely mÃ¡r hÃ³nap Ã³ta sem zsoldban, sem egyÃ©b ellÃ¡tÃ¡sban nem rÃ©szesÃ¼lt, szÃ©jjel szÃ©ledt Ã©s nem akart harcolni. A mohÃ¡csi csata e magyar naszÃ¡dosok utolsÃ³ gyÅ‘zelmes szereplÃ©se az 1523. augusztus 12-Ã©n PÃ©tervÃ¡radnÃ¡l lefolyt harc volt, amelynÃ© tÃ¡madÃ³ tÃ¶rÃ¶k dunai hajÃ³had majdnem teljesen elpusztult.MÃ¡r az elÅ‘zÅ‘ Ã©vekben a DunÃ¡n BudÃ¡ig, a TiszÃ¡n Szolnoki Ã¡llandÃ³an szÃ¡molni kellett az ellensÃ©ges tÃ¶rÃ¶k hadi- naszÃ¡dok feltÅ±nÃ©sÃ©vel, ami a kereskedelmi hajÃ³zÃ¡st teljesen bizonytalannÃ¡ tette.A vÃ©gzetes kimenetelÅ± mohÃ¡csi Ã¼tkÃ¶zetben, bÃ¡r a csata a Duna kÃ¶zvetlen kÃ¶zelÃ©ben folyt le, sem magyar, sem pedig tÃ¶rÃ¶k hajÃ³k nem harcoltak. PÃ¡r nappal a csata elÅ‘tt Ã©rkezett le a magyar sereghez nÃ©hÃ¡ny szÃ¡llÃ-tÃ³ hajÃ³, amelyek Ã¡gyÃºkat hoztak; de ezek a fÃ¶lÃ©nyes tÃ¼zÃ©rsÃ©ggel rendelkezÅ‘ tÃ¶rÃ¶k sereggel szemben m nem is kerÃ¼ltek bevetÃ©sre. A tragikus mÃ³don lezajlott csata utÃ¡n a megmaradt magyar sereg egyes kisebb rÃ©szeinek elszÃ¡llÃ-tÃ¡sÃ¡ban a rendelkezÃ©sre Ã¡llÃ³ Ã©s a kÃ¶rnyÃ©ken tartÃ³zkodÃ³ szÃ¡llÃ-tÃ³ hajÃ³k is rÃ©szt vettek. NÃ¶velte a szerencsÃ©tlensÃ©get az is, hogy a visszavonulÃ¡s irÃ¡nya a vÃ-zfolyÃ¡ssal szemben volt, Ã©s ehhez emberi, vagy lÃ³vontatÃ¡ tehÃ¡t rendÃ-vÃ¼l lassÃº haladÃ¡st tudtak csak biztosÃ-tani.Ugyancsak a magyar szÃ¡llÃ-tÃ³hajÃ³k feladata volt a BudÃ¡t elhagyÃ³ MÃ¡ria kirÃ¡lynÅ‘nek, a mohÃ¡csi csatÃ¡ban elesett II. Lajos kirÃ¡ly Ã¶zvegyÃ©nek, udvartartÃ¡sÃ¡nak Ã©s kincstÃ¡rÃ¡ Pozsonyba valÃ³ szÃ¡llÃ-tÃ¡sa. Å‘gy tudjuk, hogy a kincseket szÃ¡llÃ-tÃ³ hajÃ³k egy kivÃ©telÃ©vel elÃ©rtÃ©k Pozsonyt. Van oly nÃ©zet is, hogy a hajÃ³k egyike Esztergom alatt sÃ¼llyedt el, amelyet a mai Helemba- gÃ¡zlÃ³nÃ¡l kellene keresni.A tÃ¶rÃ¶k megszÃ¡llÃ¡st kÃ¶vetÅ‘en, az Ã¡tmenÅ‘- (transit) ha- jÃ³zÃ¡s teljesen megszÅ±nt, de a hajÃ³forgalom a mÃ©g magyar kÃ©zen megmaradt Ã¶sszes folyÃ³n is erÅ‘sen csÃ¶kkent. A megmaradt magyar terÃ¼letrÅ‘l a teherhajÃ³kon valÃ³ Ã¡rÃºszÃ¡l- lÃ-tÃ¡s, a mÃ¡ramarosi Ã©s erdÃ©lyi sÃ³, a gabona, Ã©s a bor szÃ¡llÃ-- tÃ¡sa a nyugati Ã¡llamok felÃ© a vÃ¡ltozott viszonyoknak meg- fe kisebb keretek kÃ¶zÃ¶tt, de azÃ©rt folytatÃ³dott.A tÃ¶rÃ¶k megszÃ¡llÃ¡s kezdetÃ©tÅ‘l indult meg a hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ iparnak fÃ¶ld Ã©s hadmÅ±veletileg biztosÃ-tott helyre, KomÃ¡romba valÃ³ Ã¶sszpontosulÃ¡sa is. Az Ã©pÃ¼lÅ‘ hajÃ³k legtÃ¶bbje vitorlÃ¡s vol mert a lÃ³-, vagy emberi vontatÃ¡sÃº dereglyÃ©k Ã¼zemi kÃ¶ltsÃ©ge a vÃ¶lgymeneti (vÃ-zfolyÃ¡ssal valÃ³) irÃ¡nyban ereszked hegymenetben pedig vitorlÃ¡val haladÃ³ hajÃ³k Ã¼zemi kÃ¶ltsÃ©geit jÃ³val meghaladta.KomÃ¡romnak hajÃ³Ã©pÃ-tÅ‘ kÃ¶zpontkÃ©nt valÃ³ kialakulÃ¡sÃ¡t elÅ‘segÃ-tette az is, hogy itt Ã¶mlik bele a FelvidÃ©k erdÅ‘s terÃ¼letÃ©rÅ‘l Ã©rkezÅ‘ VÃ¡g DunÃ¡ba Ã©s Ã-gy a hajÃ³Ã©pÃ-tÃ©shez szÃ¼ksÃ©ges szÃ¡lfÃ¡k leÃºsztatÃ¡si lehetÅ‘sÃ©ge feleslegesÃ© tette a kÃ¶ltsÃ©ge szÃ¡llÃ-tÃ¡st.HajÃ³zÃ¡stÃ¶rtÃ©neti szempontbÃ³l az sem Ã©rdektelen, hogy ebben a korszakban a magyarorszÃ¡gi DunÃ¡n a halÃ¡szat mestersÃ©gÃ©t igen nagy mÃ©rtÃ©kben Å±ztÃ©k. (Juta kÃ¶zsÃ©g halÃ¡szai mÃ©g mindig kitartottak az egyfÃ¡bÃ³l csÃ³nak, a bodonhajÃ³ hasznÃ¡lata mellett.)A XVI. szÃ¡zad kÃ¶zepÃ©tÅ‘l VÃ¡c Ã©s kÃ¶rnyÃ©ke is tÃ¶rÃ¶k hÃ³doltsÃ¡gi terÃ¼l vÃ¡lt. Ez nem csak az ottani vÃ¡r katonai fontossÃ¡ga miatt, hanem a nagyforgalmÃº dunai kikÃ¶tÅ‘, a vÃ¡ci rÃ©v miatt is jelentÅ volt, amely a tÃ¶rÃ¶kÃ¶k szÃ¡mÃ¡ra nagy vÃ¡mbevÃ©telt jelentett.Minthogy a magyar kÃ¶zÃ©pkor dunai hajÃ³irÃ³l hitelesnek elfogad- hatÃ³ rajzokkal Ã©s kÃ©pekkel alig rendelkezÃ¼nk, tÃ¡g tere nyÃ-lott az erre vonatkozÃ³ teljesen tÃ©ves elkÃ©pzelÃ©seknek. Ã•gy TakÃ¡ts SÃ¡ndor, az Ãºjkori magyar tÃ¶rtÃ©netÃ-rÃ¡s egyik legnagyobb mÅ±velÅ‘je is elkÃ¶vette azt hibÃ¡t, hogy a XVI. szÃ¡zadi Brodarics IstvÃ¡n cÃ-merÃ©bÅ‘l, amely egy pÃ¡ncÃ©lba Ã¶ltÃ¶zÃ¶tt szemÃ©lyt egy kismÃ©retÅ± vÃ-zjÃ¡rmÅ±ben Ã¼lve Ã¡brÃ¡zol, teljesen tÃ©vesen azt a kÃ¶vetkeztetÃ©st vonta le, hogy ebben a korban a magyar naszÃ¡do

egyszemÃ©lyes hajÃ³cskÃ¡k voltak.HasonlÃ³, de ugyancsak teljesen tÃ©ves elkÃ©pzelÃ©ssel kÃ©szÃ¼lt 1522-ben NÃ¼nberg
az a kÃ©p, amely ennek a vÃ¡rnak a tÃ¶rÃ¶kÃ¶k Ã¡ltal a vÃ-zrÅ‘l, hajÃ³kkal vÃ©grehajtott ostromÃ¡t mutatja be. A kÃ©pen a tÃ¶
naszÃ¡dokban szintÃ©n egyetlen szemÃ©ly Ã¼l, aki turbÃ¡nnal a fejÃ©n kezeli a kismÃ©retÅ± lÃ¶veget (vagy legalÃ¡bbis
sÃ¡ncpuskÃ¡t) Ã©s a 'kis-naszÃ¡d' hajÃ³zÃ¡si hajtÃ³felszerelÃ©sÃ©t, akÃ¡r evezÅ‘t, akÃ¡r pedig a - szintÃ©n sehol sem lÃ¡thatÃ
vitorlÃ¡t. A kÃ©p nem ad felvilÃ¡gosÃ-tÃ¡st a folyami hÃ¡borÃº egyik legfontosabb kÃ©rdÃ©sÃ©re: Mi volt a lerajzolt egyszemÃ©
tÃ¶rÃ¶k naszÃ¡dok hajÃ³zÃ¡si mozgatÃ³ ereje?

A DUNAI HAJÃ“ZÃ•S HELYZETE A FELFEDEZÃ‰SEK KORÃ•BAN

A XV. szÃ¡zad mÃ¡sodik felÃ©ben az egÃ©sz vilÃ¡gon meg- indultak az Ã³ceÃ¡nok meghÃ³dÃ-tÃ¡sÃ¡ra Ã©s Ãºj vilÃ¡grÃ©szek f
fedezÃ©sÃ©re irÃ¡nyulÃ³ tengeri felfedezÅ‘ vÃ¡llalkozÃ¡sok. Ã‰vek, sÅ‘t Ã©vtizedek voltak szÃ¼ksÃ©gesek ahhoz, hogy felfed
eredmÃ©nyeik hÃ-rÃ©vel egyÃ¼tt, EurÃ³pÃ¡ba visszatÃ©rjenek, Ã©s hogy ezek a hÃ-rek tovÃ¡bbi Ã©vtizedek folyamÃ¡n a Dun
vÃ¶lgyÃ©ben elterÃ¼lÅ‘ orszÃ¡gokba eljussanak. A felfedezÃ©sek Ã©s a tengerhajÃ³zÃ¡s fejlÅ‘dÃ©se a kÃ¶zÃ©pkorban nem v
kihatÃ¡ssal a folyami hajÃ³zÃ¡sra.

forrÃ¡s: http://www.trafipax.hu , DezsÃ©nyi MiklÃ³s-HernÃ¡di Ferenc: A magyar hajÃ³zÃ¡s tÃ¶rtÃ©nete - Magyarok a DunÃ¡n

Â