

## A DUNAI HAJÓZÁS A XVI. ÉS XVII. SZÁZADBAN.

Irta: DR. TAKÁTS SÁNDOR.

(Második közlemény.)

### IV.

#### A bécsi legfőbb hajózási hivatal a XVI. században.

A XVI. század hosszú harczaiban a császári hadak, állandóan a *Duna* mentén gyülekeztek, a Dunához közel harezoltak, s a Duna partjain vonultak visszafelé. Nem volt ez új dolog. Századokkal előbb is csak úgy történt, s ha valami különös ok nem játszott közbe, később sem tértek el, ettől a régi jó szokástól. Nem nehéz kitalálnunk, hogy ez, elsősorban a csapatok élelmezése miatt történt! Az élelem szállítása a *Dunán* volt legkönnyebb, legbiztosabb és leggyorsabb; azért az élelmezési tárházakat is a Duna mentén rendezték be. Még a nehéz ágyúk szállítása is könnyebben és olcsóbban esett meg a *Dunán*, mint a szárazon. 1566-ban 40, öt-hat fontos ágyúnak és főszerelésének szállításához Magyarországra: 136 szekér és 1346 ló kellett.<sup>1)</sup> Holott ugyanezt a terhet 10—15 „*Farn*“ vagy „*Stockplötten*“ kényelmesen levitte *Komáromig*. Visszavonulásnál, vagy esetleges vereség esetén a hadiszerek és az élelem felvontatása hajókon gyorsabban és kevesebb költséggel ment végbe mint a szárazon. Mi természetesebb tehát, mint hogy Dunánknak végtelenül fontos szerep jutott a hadászat terén is!

A hatalmas folyó nyújtotta előnyök kihasználásához, csakis elegendő hajó és hajós nép kellett. És ebben nem is volt hiány. A Habsburgoknak ősrégi joguk volt, hogy szükség esetén a Dunán levő összes hajókat méltányos ár fejében lefoglalhatták, s az összes hajósokat fizetés mellett igénybe vehették. Ezen fontos jogoknak gyakorlása teremté meg a legfőbb hajózási hivatalt. Császári hivatal volt ez, de mivel működési tere legnagyobbbrészt Magyarországra esett, többnyire olyat neveztek ki legfőbb hajózási mesternek, aki már hivataloskodott hazánkban

<sup>1)</sup> Közös pénzügyi levéltár. Österreich, 1566. jún. 16,711. fasc.

s ismerte viszonyainkat. Ha mégis nem ilyen került volna a hivatal élére, mindig magyar és horvát tolmácsot adtak melléje.

Mint minden intézmény, úgy a legfőbb hajózási hivatal is az idők folyamán sok szervezésen, változáson esik által. A XVI. század elején, még csak a legfőbb élelmezési mester egyik alantasabb hivatalnoka volt: a *Schiffamt* élén álló hajómester. A század közepétől kezdve azonban, évről-évre tágul hatásköre, emelkedik tekintélye. S minél jobban szorongatja a török Ferdinándot, annál tágabb lesz a hajómester szerepköre. Az egyszerű és jelentéktelen hajómesterségből létrejön a legfőbb hajózási hivatal. Kiágazása gyanánt létrejön a hajóhídhivatal, a táborig hajóhivatal (*Feldschiffamt*) s végre a XVII. század végén a kenyérsütő dunai flotta vezetősége. Hatáskörét Magyarországra, nemcsak működése által terjeszteli ki, hanem intézményileg is; amennyiben a legfőbb hajózási hivatalnak *Pozsonyban, Magyaróvárt, Győrött, Komáromban és Esztergomban* fiókjai (*Verwaltung*) voltak, melyeknek s az odatarozó hidak és hídhajók költségeit és néha még a főhajómester fizetését is, a pozsonyi magyar kamarával fizetetik. Sőt, ha a legfőbb hajómester mellett olykor még hadnagy (*Obristschiffamtslieutenant*) is volt, míg a mester *Bécsben*, a hadnagy *Pozsonyban* székelt.<sup>1)</sup>

1532-ben I. Ferdinánd *Een Lijpót*ot nevezvén ki hajómesternek a részére június 17-én kiadott utasításban teendőit imígyen írja körül: A hajózási mester vizsgáljon meg minden hajót *Alsó- és Felső-Ausztriában*, azokat, a hajósmesterekkel és hajóslegényekkel együtt, pontosan írja össze, s minderről rendes könyvet vezessen. Az átkelőknél és a kikötőhelyeken könyvet vezessen. Az átkelőknél és a kikötőhelyeken alkudozzék a hajók felszerelésére, hogy amikor rendeletet kap, azonnal megkezdhesse az élelem és a hadiszerek szállítását. Ha

1) Milyen téves állításokat bocsátottak világgá e hivatalról, a „Dunai hajóhadak története” című nagy munkában is láthatjuk. A szerző nem sejtván, hogy a *Praefectura navalis* nem volt más, mint a bécsi legfőbb hajózási hivatal: az *Obristes Schiffamt*, a *Camera navalis* pedig ugyanakkor fiókja (*Verwaltung*), pozsonyi vontató vállalatot csinál a camera navalisból. „A XVI. század végelizedében — írja a szerző — a többi közt a hajóvontatás is a pozsonyi Camera navalisra bízott, mely a bécsi *Praefectura navalis*-nak volt alárendelve. Feladata volt a királyi hadihajók jókarban tartására s anyagi állapotára felügyelni!” Ezután mindjárt igazgatókat helyez a pozsonyi Camera navalis élére s azzal fejezi be téves állításait, „hogy 1661-en túl már ezen intézménynek sem találni nyomát!!! A szerző ugyanitt *Reifnitz*er nevét *Reiffinger*-re változtatván, azt írja róla, hogy „Pozsonyban ekkor (1566.) *Reiffinger* János volt a hajóvontató vállalat élén!” Pedig hát *Reifnitz*er a főhajózási hivatal hadnagya s később mestere volt Bécsben!

hajókra lesz szükség, méltányos áron foglaljon le annyit, a mennyi kell és a hajósokat meghatározott zsolddal sorozza be a hadi hajósok közé. Az összeírt és a megrendelt hajókat őriztesse, gondoskodjék e vezékről s a hajók befödéséről. Királyi engedély, vagy a hadi tanács parancsa nélkül egyetlen hajót sem bocsáthat le *Bécsbe* vagy *Pozsonyba*. Ha hivatalában baj volna, forduljon az udvari kamarához vagy a hadi tanácshoz. Kiadásairól és bevételeiről pontos naplót vezessen. Havi zsoldja 10 frt lesz rajnai pénzben.<sup>1)</sup>

Egy nappal az utasítás kiadása után, június 18-án I. Ferdinánd pátenstevélben teszi közzé, hogy *Een Lipót* hajózási mestert hajók és szalak vásárlásával bízta meg. A hatóságok tehát támogassák őt a sok hajó vásárlásában és a hajósok besorozásában.<sup>2)</sup>

Een utasításaiban nincs semmi új és meglepő. A hajókat és és hajósokat azelőtt is számon tartották, s ha szükség volt rájuk, lefoglalták. Így 1525-ben, felsőbb rendeletre az összes hajósokat és kötélyverőket („die in Mathlandt sitzen“) összehívják, vezeték és keresztnevüket feljegyzik.<sup>3)</sup> A besorozott hajósoknak aztán esküt kellett tenniük. Az eskünek szövegét is ismerjük 1530-ból. E szerint az osztrák hajósok arra esküdtek, hogy híven szolgálnak a magyar királynak s engedelmeskednek elöljáróiknak. Fizetésük az eskü szövege szerint ugyanolyan, mint a Magyarországon szolgáló katonáké.<sup>4)</sup>

Een Lipót utóda a hajózási hivatalban *Eytzing Erasmus* báró lett. A részére 1540 körül kiadott utasítás<sup>5)</sup> már több új és figyelemre méltó dolgot tartalmaz. A főhajósmester oldalán, már ellenőr s több alantás hivatalnok állott. Ezeknek a mesterrel együtt kell a *Dunát* és mellékfolyóit, ahol a hajókat építik, bejárniok. Hogy a főmester könnyebben végezhesse dolgait, hadnagyot (Schiffamts-Lieutenant) és hohenaauer vagyis hajóvontató mestereket<sup>6)</sup> kap maga mellé, a kik vele együtt utaznak s a hajóbeváltásnál segédkezzenek.

Mivel — mondja az utasítás — a *Vág* folyót is be kell népesíteni hajókkal, e folyó természetét ismerő, alkalmas, ügyes embereket és

1) Közös pénzügyi levéltár: Österreich 17,655. fasc. W. Schiffamt.

2) Ugyanott.

3) Közös pénzügyi levéltár: Österreich 17,722. fasc. *Hans Apfepferkh*-nek, az osztrák herceg vámosának jelentése 1525. Montag St. Erhardts tag.

4) Ugyanott. 1530. júl. 15. „Eydespflicht fuer die bey dem Scheefwesen in Oesterreich und Hungern anzustellende Knechten.“

5) Ugyanott. „Ampts.Handlung auf der *Thuenuw* und *Wag*“.

6) Hohenaauer-eknek a hajóvontatókat nevezték. A XVI. században a hohenauern (vontatni), hohenaauer (vontató) és a hohenaauerzug (10 ló) még általánosan használt szavak voltak.

tapasztalt hajósokat kell alkalmazni, mert a főhajómester nem lehet mindig a Vág folyón.

Fölötte fontos, hogy *Visegrádtól* és *Esztergomtól Bécsig* jó vontató utat építsenek, mert a faggyúval és bőrrel félig megrakott hajókkal, valamint az üres hordókkal megterhelteket vissza kell a raktárakba vontatni.<sup>1)</sup> Ezért a főhajómester mellé, I. Ferdinánd a nevezett út elkészítésére és fentartására külön útmestert is rendelt. Az útmester részére a „*Schefweeg*“ terveit *Tscherte János* udvari építőmester készítse el. Az útmester *Sarschan* (?) *András* elegendő számú hajóst vigyen magával *Bécsből* és *Pozsonyból*, de olyanokat, akik ismerik a víz folyását s értsenek a dologhoz. Az építőmester, az áradattól a mederbe sodort nagy fákat vágattassa össze, s ezentúl ilyen fával lássák el a hadi élelmező hivatalt. A munkát a főhajómester alá rendelt favágómesterek (*Holzmaister*) végezzék. A tárházakba mindég sok fa kell; a famester dolga lesz ezentúl, hogy a *Dunában* lévő fákat odajuttassa. A főhajómester adjon el minden hajót amit nem vontatnak vissza. A vontatás tavaszkor történjék, s ahol lehet igénybe kell venni a robotmunkát is. A hajók eladásából származó bevételekről és a kiadásokról mind a főhajómester, mind *Jörgen Schmidt* ellenőr pontos számadásokat vezessenek. Mivel pedig minden hasznos utasítást — mondja a király — nem lehet az utasításba szorítani, a főhajómester rajta legyen, hogy az alája rendelt hivatalnokok hűségesen szolgáljanak.<sup>2)</sup>

E terjedelmes utasításnak kelte hiányzik, mivel azonban kibocsátásakor Esztergom még Ferdinánd kezén volt, tehát okvetetlenül 1543 előtt adatott ki.

Eytzing báró utódja a hajózási hivatalban: *Hans Widman* lón. Ferdinánd 1542 november 24-én nevezte őt ki havi 111 frt zsolddal. Háború idején, fizetése havonként 167 frtra rügött. *Widman* számadásai szerint 1543-ban a hajózási hivatal kiadása 6695 frtot, bevétele pedig 5500 forintot tett ki. A hajózási hivatalnak ez idő szerint, fiókjai voltak: *Korneuburg-ban*, *Pozsonyban*, *Győrben*, *Komáromban* és *Esztergomban*.<sup>3)</sup>

A *Widman* részére kiadott utasítások nem sokban különböznek az előbbiektől. 1545. május 24-én Ferdinánd meghagyja neki, hogy a sok

1) Közös pénzügyi levéltár: Österreich: 17,722. fasc. „Auch für ayn hochdienstliche notdurft erkennen, das der *Schifweeg* von *Plinndtenburg* und *Grann* aus bis *Wien* dermassen fürderlichen zuegericht werde, dass die halbgeladen und lärten Schif wyder hynnder sich aufwerts mit Heyten, Inslet, läre ganze und zerfallne Vässer und andern an die *Niederlagen* gehochenuert und gebracht werden mügen“.

2) Ugyanott.

3) Ugyanott: Österreich 17,655. fasc. W.

összevásárolt hajóról és hajófelszerelésről rendes naplót vezessen. Figyelemmel legyen *Fels Lénárd* hadvezér intézkedéseire is.<sup>1)</sup> A hasznavehető hajókat hozassa föl Magyarországból. A hajózási utat a *Duna* medrében levő fák eltávolításával tegye szabaddá. Ami hajóra és felszerelésre nincs szükség, adja el.

I. Ferdinánd 1545-ben királyi rendeletekben hirdettette ki, hogy a törökkel háborút fog viselni. Az élelmi cikkek és a hadi szerek szállítására tömérdek hajó kell. Ezért Widman főhajómester a Dunán és a mellékfolyókon az összes használható és készülőfélben levő hajókat valamint a hajósokat össze fogja írni. Az előjárók és a községek bírái fáradozásaiban támogassák.<sup>2)</sup> Meg kell jegyeznünk, hogy az ilyen hajóbevéltáznál a kereskedelmi hajókat mindig megkímélték. Csakis egy esetben, Bécs ostroma után, foglaltak le 227 kereskedelmi hajót.

A hajózási hivatal kimutatása nem maradván ránk, nem tudjuk mennyi hajó került ez években Magyarországra. Mindenesetre rendkívül nagy lehetett azok száma, mert 1541-től fogva néhány éven át még a bécsi lárnpchernek is megtiltották a hajók bevéltását.<sup>3)</sup>

1557-ben a hajózási hivatal részére kiadott utasítás szerint a nagy állító hajókat, dereglyéket („die grossen neuen geschützplötten“), a nagy hajókat *Passau*-ban és az *Inn* folyó partján *Hall*-ban rendelték meg. A közönséges *achterin*, *sibnerin*, *sechserin* stb. nevű dereglyéket a *Traun* folyó partjain csináltatták. *Passau*-ban, a „*Schopp-Stadt*“-ban szerződtették a „schopper“-eket (latinul: „*stupator*“), azaz a hajótömöket vagyis hajócsinálókat. A hajófelszerelés (Schiffzugehörungen) leírását a salzburgi érsektől és a bajor fejedelemtől kéri.<sup>4)</sup>

Ugyanezen időben a főhajózási hivatal hadnagyja (Schiffmaisteramtsverwalter) részére külön utasítást adnak ki. *Reifnitzer János* volt ekkor a hajóhadnagy, meglehetősen önző ember, akiről nyíltan hirdették, hogy egy hordó borért, igen szép hajót lehet tőle szerezni! A részére 1558. március 19-én kiadott utasítás kevés újat mond. Kötelességeül írják elő neki, hogy az udvari és az alsó-ausztriai kamara meg a haditanács rendeleteire jól füleljen. A *Dunát* és mellékfolyóit a faktól tisztogattassa, a hajózási és vontatási utakat jó-

1) *Fels Lénárd* ekkor *Komáromban* volt.

2) Közös pénzügyi levéltár: Österr. Denkbuch 57. köt. 20. lap „General von wegen Erkhundigung und Verhaltung der Schifflaut zu der Profantfuer“ és „Instruction auf den *Widman* Schifmaister von wegen Erkhundigung der Schiffungen“. 1545. febr. 11. *Widman* 1547-ben lemondott hivataláról s a pozsonyi harminczados ságot kérte magának.

3) Ugyanott: Wien, Lit. W. fasc. 46. Lárnpcheramt.

4) Ugyanott: Hungarica fasc. 14,342.

karban tartsa. Az üres hajókat fagygyúval és bőrrel megrakva vontattassa vissza. A hajósokat és a hohenaueereket csak a végállomáson fizesse. Jól vigyázzon, hogy a hajósok útközben a seregek részére szállított bort meg ne igyák!

Ugyanezt az utasítást Miksa 1566. május 15-én csekély változtatással újra kiadja *Stöger Lipót* főhajósmester és *Reifnitzer* hajóshadnagy részére.<sup>1)</sup> Új dolog az utasításban az, hogy nemcsak a *Vág*, hanem az *Arva* (Orova) folyóra is hajósokat rendel. Meghagyja, hogy ezentúl tüzes vassal minden hajóra bélyegget süssenek. A hajózási és a vontatási utak jókarban tartására: útmestert, építőmestert, famestert, *Pozsonyból* és *Bécsből* ügyes és tapasztalt hajósokat bocsát a főhajósmester rendelkezésére. Együttal hat lovat és havi 150 forint fizetést enged neki. Ha a vontató utakat rendbehozták — írja a király — jól ki kell próbálni azokat.

Az előrelátó gondoskodás, mely az utasításokban egészen az aprólékosságig meghatározza a teendőket, nem ok nélkül történt. Az 1566. évben Magyarországra vezetett roppant császári sereg élelmezése ugyanis nem kis gondot okozott. S mivel a százezer ember élelmezése ezúttal majdnem kizárólag a főhajózási hivatalra nehezedett, bátran elmondhatta *Teufel*, az élelmezési főfelügyelő (Obrist Proviantmeister in Ungarn), hogy az egész hadjárat és a hadi állapot a hajózási hivatalon fordult meg.

Miksa király éppen ez okból már kora tavasszal elrendelte, hogy minden alkalmas hajót, ott a hol találják a készeket, vagy amik legközelebb elkészülnek, a hajósokkal együtt *Bécsről Passauiig* össze kell írni.<sup>2)</sup> Az összeírás a parancs szerint esett meg. A hajósok és hajók jegyzéke több száz lapra terjedő hatalmas kötetet tesz ki.<sup>3)</sup> Passautól Bécsig: 141 hajósmestert írtak össze. Ezek mindegyikének vontató lovai is voltak; „*Nauföring*“-et (kormányost?) 158-at, hajóslegényt 951-et tehát összesen 1250 hajós embert írtak össze. Hadi és élelmezési célokra alkalmas hajót, Passautól Bécsig: 680-at, összesen pedig 972-t találtak.

Ezt a számot, úgy látszik, keveselhette a hajóhivatal, mert közel hatodfélszáz új hajót rendelt meg. A megrendelés útján beszerzett hajók között volt 9 *Geschützplötten* (630 frt), 86 hajó (Schiff) 3010 frt értékben, 162 *Klozillen* (18 frt darabja), 29 „*Achterin*“ (580 frt), 7 „*Irerin*“ (126 frt), 40 „*Sibnerin*“ (darabja 15 frt), 46 „*Sechserin*“ (darabja 9 frt,)

1) Köz. pénzügyi levélt. Österr, Denkbuch 101. kötet, 109. lap. „Instruction wie *Leopoldt Stöger* das Schiffmaisteramt verrichten soll.“

2) Ugyanott: Österreich 17,665. fasc. W. 1566. ápril 21. General-Mandat.

3) Ugyanott: Schiffamt.

88 „*Fünferin*“ (darabja 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> frt), 29 „*Viertl oder Dreytl*“, (darabja 5 frt), 27 *Rosszillen* (darabja 8 frt), 1 *Aschzilln*, 51 „*Plötten*“ (darabja 3 frt) és 35 „*Seemuesch*“. Ezek értéke együtt 15,022 frtot tett ki.

Az itt felsorolt hajónemek közül a *Zille* (Zeile) hosszú dunai hajót, dereglyét jelentett.<sup>1)</sup> Az *achterin*, *siebnerin*, *sechserin*, *fünferin* és *viererin* nevű hajókat, valószínűleg a rajtuk levő hajósok számától nevezték el. Egy megterhelt *achterin* vagy *irerin* lefelé hajtásához egy mester és nyolcz legény kellett. A *siebnerin*-en hét, a *sechserin*-en hat, a *fünferin*-en öt hajóslegényt és egy-egy mestert találunk. Egy *achterin* 100—120 láb hosszú volt. A nagy *siebnerin* hossza 14—16 öl között változott.

Katonaszállításkor a hajókba padokat illesztettek. Egy kis *siebnerin* hajón, a mely 52 láb hosszú volt 35 padot helyeztek el, s minden padon hét ember ült; a *sechserin*-ben minden padon hat, a *fünferin*-ben minden padon öt ember ült.

A nagy *Klozille* 20 ölnél is hosszabb volt; a kis *Klozille* 14—19 öl között változott. Ezekre, ha megrakodva lefelé hajtották, 13—14 hajóslegény és egy mester kellett. Egy *Rosszille* 50—70 ember szállítására elegendő volt. A *Traunzille* 52—60 láb hosszú volt, katonaszállításkor 30—36 padot helyeztek el benne, minden padon hat ember ült.

Valamennyi hajó között a legszilárdabb és legdrágább a hadi célokra használt: *Geschütz-Plötten* volt; darabját 150 frt-ért is vesztegették.<sup>2)</sup>

Az 1566. évben történt először, hogy a hajósokat és vontatókat nem egyszeri hajófordulásra fogadták fel, hanem a hadjárat egész idejére szerződtették. Ez a körülmény természetesen nagyban növelte a költségeket, s nincs mit csodálnunk, hogy a hajózási hivatal kiadása havonként: 10,000 forintra rúgott! A hajósmesterek *Bécsből Győrbe* egy útért: 3 frt. 7 schock. dénárt, a legények 2 frt. 3 schock dénárt kaptak. *Bécsből Komáromba* a mesternek: 4 frt. 3 s. d., a legénynek: 2 frt. 5 s. d. járt. Visszafelé, mikor a hajókat, a mesterek a magukkal hozott lovakkal vontatták, minden lóra: 6 frt. saját személyükre meg: 12 forintot kaptak; a legénynek: 6 frt. járt, de azok, akik eveztek: 7—8 frtot kaptak.<sup>3)</sup>

A hajósnép nemcsak az élelmet és a hadiszereket szállította

<sup>1)</sup> A német *Zille* a normann *Ciula* szóból származik. Angolul *Keel*, francziául *Cale*, svédül *Köle*.

<sup>2)</sup> Közös pénzügyi levéltár: Österreich 17,665. fasc. A linczi hajósok czéh leveleiből és a hajózási hivatal összeírásából.

<sup>3)</sup> Ugyanott: Österr. 17,665. fasc. Schiffamt.

Magyarországba, hanem a gyalogosok és lovasok ezreit is. A katonaszállítás még késő ősszel is tartott; még pedig meglehetősen lassan, mivel a hajók túlnyomó része Magyarországra vándorolt és a felső Dunán már alig lehetett hajót szerezni. Így *Ilsung* György (Landtvogt in Schwaben) 1566. szept. 8.-án azt jelenti az udvari kamarának, hogy *Regensburgban* csak 8 hajót talált, *Augsburgban* 30-at és *Donauwörthnél* 3 talpat; de ezzel nem bírja levinni a nagyszámú katonaságot. Reméli, hogy *Ulm*-ban, *Werd*-ben, *Newburg*-ban és *Ingolstadt*-ban több hajót fog találni.<sup>1)</sup>

A magyarországi élelmezési biztosok sem ez évben sem a következőben nem voltak megelégedve a hajózási hivatallal. Különösen sok kifogást emeltek *Reifnitzer* hadnagy ellen. 1567. jan. 4.-én *Teufl* azzal vádolta őt, hogy 800 hajó helyett csak 600-at küldött Magyarországra. Nem törődött semmit a hajók megrakásával s a közlekedés fölötté rendetlen volt. Kevés embert rendelvén a hajókra, ezek szépen pihentek az úton és itták a hajón lévő borokat, aztán pedig várópénzt számítottak föl! Egy élelemmel megrakott hajót a törökök elragadtak. *Reifnitzer* vén és romlott hajókat vásárolt össze. Egy borral megterhelt vén hajó *Pozsonynál* elsüllyedt. Üzérkedett a hajókkal. Vigyázatlansága miatt szent Márton napján befagytak a hajók a *Dunán* s a rajtuk levő borok is megfagytak és elromlottak.

*Reifnitzer* hosszú jelentésben czáfolgatta *Teufl* állításait és még hosszabb vádoló irást menesztett ellene az udvari kamarához.<sup>2)</sup> Úgy látszik *Reifnitzer* volt a hatalmasabb, mert még emelkedett is és mint legfőbb hajómester halt meg 1578-ban.

Ez években a drágaság és a szénahiány miatt a hajósok sok kárt vallottak. A *hohenauerek* és bécsi hajósok lovai Magyarorszában a takarmányhiány miatt jórészt elhullottak. S mivel emellett még fizetésükkel is adósok maradtak nekik, a felsődunai hajósok nem akartak többé Magyarországra jönni. Eddig hallatlan drágaság volt; jelentik 1573. ápril 28.-án ő felségének — azért nem kapni vontatót, mert az állatok elhullottak. Ha Isten kegyelméből jó termés lesz s enyhül a drágaság, javulni fognak a viszonyok.<sup>3)</sup>

1573-ban a hajósokat és vontatókat már erőszakkal kellett kényszeríteni, hogy a magyar végvárakba élelmet szállítsanak. A legjobb módú fuvarosok is mint koldusok jöttek vissza. A bécsi fuva-

1) Ugyanott: Österreich 16,712. fasc.

2) Ugyanott: 17,655. fasc. Egész csomagot tesz ki *Teufl* és *Reifnitzer* kölcsönös vádaskodása.

3) Ugyanott.



rosok, akiknek a legjobb lovaik s alkalmatosságaik voltak: a *Szepességben, Kassán és Szatmárt*, majd mind tönkre mentek.<sup>1)</sup> Mivel pedig a viszonyok a következő években sem javultak, a hajóvontatás évről-évre hanyatlott. Aminek az lett az első következménye, hogy az alábocsátott hajók nagyrészt eladták vagy feltűztek. 1593-ig, a török háborúk szünetelése miatt a hajózási hivatalnak különben sem volt egyéb dolga, mint a végvárak élelmezése és a török követségek szállítása. E békés időben *Eybeckh Vitus* állt a főhajózási hivatal élén. Úgy látszik nem épen a legjobb rend uralkodott ott akkor, mert 1587. május 14-én királyi biztosokat küldtek ki a hajóshivatal megvizsgálására s ezek a tapasztalattal nem igen voltak megelégedve.<sup>2)</sup>

Mikor a konstantinápolyi császári követ hírül adta, hogy a török erősen fegyverkezik, még mielőtt e hír valósággá vált volna, már is nagy készületeket tettek a hajózási hivatal fölszerelésére. Először is, amint szokás volt, összeírátták a hajóhivatal számára lefoglalandó hajókat. 1593-ban Bécestől fölfelé: 884 ilyen találtak. Azután Rudolfnak 1593. szept. 27-én kiadott pátense alapján *Pozsony* és *Bécs* között a dunaparti lakossággal a hajózási és vontatási utakat s kikötőket állították helyre.<sup>3)</sup> *Pozsonytól Komáromig* ugyanezen munka vezetését Rudolf Pálffy Miklósról bízta.<sup>4)</sup> *Jörger* Farkas obristproviantmeister jelentése szerint a vontató út tisztítása előtt emberekkel vontatták a hajókat *Komáromból Pozsonyba*; tovább ennél nem akartak menni. Egy fűnferin felvontatása  $7\frac{1}{2}$ , siebneriné  $8\frac{1}{2}$ , és egy klozillen-é 16 tallérba került. *Győrből Bécsbe* a fűnferin 10, a siebnerin 15, a klozillen 20 tallérba került<sup>5)</sup>

*Sprinzenstein*, a hajóhad obristlieutenantja pedig azt jelentette 1594. július 27-én, hogy mivel a vontató út Magyarországon még nem készült el, 600 magyar hajdút fogadtak fizetés mellett a hajóvontatásra.<sup>6)</sup>

A háború miatt, *Rudolf*, a hajózási hivatal élére új embert helyezett: *Sachs* Boldizsár személyében. A részére kidőlgözött hosszú utasítás semmi újat sem mond. Meghagyja neki, hogy Ernő főherceg,

1) Ugyanott. Egyéb bajok mellett, a hajósok miatt is panaszkodtak, hogy a bajor fejedelem aufslágot vetett a borra; pedig amúgy is elég a kárak. A múlt ősszel is hirtelen beállván a tél, a hajók a *Dunába* fagytak s a rajtok levő bor megfagyván, elromlott.

2) Ugyanott: „Visitierung des Schöffmaisteramts.“

3) Közös pénzügyi levéltár: Österreich 17,665. fasc. A munka vezetését Rudolf a hajózási hivatalra bízta.

4) Országos levéltár: Benignae Resolutiones etc.

5) Österreich 16787. fasc.

6) Österreich, 16789. fasc.

s az udvari és az alsó-ösztiriai kamara parancsait tisztelettel fogadja; számadásait december végén zárja le; a *Dunán* és mellékfolyóin a hajózási és vontatási utakat jó karban tartsa, rossz hajókat ne vásároljon, a nem használhatókat jó áron adja el, a hajósokkal úgy bánjon mint polgárokkal s vigyázzon, hogy a borokat az úton meg ne igyák és csempészárukat ne szállítsanak.<sup>1)</sup>

Ezen utasításnak megfelelően *Sachs* jó korán hozzálátott a meglévő hajókészlet kijavíttatásához és újak megrendeléséhez. A *passávi* „schopper“-eknek ugyancsak volt dolguk míg a *Bécsben* és a *magyarországi fiókokban* levő hajókat kijavították! *Sachs* uram megjárta *Linzet*, ahol szerinte igen sok hajóépítő van, *Staint Regensburgot* és a *bajor hajóépítési telepeket*. Elment *Gmundenbe*, ahol — mint jelenti — tömérdek hajót készítenek. Itt rendelte meg a 72 láb hosszú „*Stockplötten*“-eket, darabját 110 frtért, azután a „*Schiff*“ név alatt ismert nagy hajókat, melyeken ágyúkat is lehetett szállítani; darabja 124 frt-ba került.

A nyáron át aztán megkezdődött a hajózás és a katonaszállítás Magyarországra. Alig volt év e században, melyben több hajó került volna *Magyarországra* mint 1594-ben. *Komáromba*, csupán a két hidhoz: kétszáz dereglyét vittek le. A török közeledésekor aztán mind elsüllyesztették vagy elégették. *Esztergomban* beláthatlan volt az üres hajók száma. S mivel a táborban tüzifa nem volt, állandóan a szétvert hajókat tüzelték.<sup>2)</sup> A hohenaurek és egyéb vontatók szintén *Esztergomban* álltak ugyan, de *Mansfeld* nem engedte meg, hogy az üres hajókat visszavontassák. A vontatókat ugyanis a hadiszerek és ágyúk megmentésére tartogatta.<sup>3)</sup> *Győrbe* is egy sereg, élelemmel és hadiszerekkel megrakott hajó ment. Amíg azonban *Sachs* főhajósmester az üres hajókat vontattatta *Óvárra*, az ágyúkkal és élelemmel megrakott hajókat az ellenség meglepte s nehogy elfoglalják, valamennyit elsüllyesztették.<sup>4)</sup>

Ez az év tehát rengeteg csapást mért a hajózási hivatalra. Több mint 1000 hajó került le Magyarországra s a *Pozsonyban* maradt 155 hajón kívül, majdnem mind megsemmisült vagy idegen kézre került.

Hasonló veszedelem elkerülése céljából 1594. novemberében az

1) Közös pénzügyi levéltár: Österreich 17,722. fasc. W. „Instruction umb das Schiffmaisteramt zu Wien“.

2) Innét keletkezhetett az az állítás, hogy *Pálffy* a hajók nagy részét elégette, nehogy az ellenség kezébe kerüljön.

3) Közös pénzügyi levéltár: Österreich 17,665. fasc. *Schallenberg* Kristóf Miksa főherceghez.

4) Ugyanott: *Sachs* főhajózási mester jelentése 1595. január 5-én.

udvari kamara tanácsra gyűlt össze. A tanácskozásban kimondották, hogy a mostani rendszernél sokkal okosabb lenne, ha havi zsold fizetése mellett állandó hajósnépet tartanának, miként 1566-ban Tanakodni kell — írja a kamara — hogyan lehetne *Komáromban* és *Pozsonyban* a hajókat az árvíz és a jég ellen biztosítani.<sup>1)</sup> A tárgyalásokat november 12-én folytatták. Ez alkalommal is a hajók biztosítása, meg a vontatás rendezése fölött tanakodtak. Mivel a bécsi hajósok — írja a kamara — még csak az ujjukat sem mozdítják meg, amíg a polgármester meg nem parancsolja nekik, ezentúl valamennyi bécsi hajóst egy hajómester alá kell rendelni, s ha nem engedelmeskednek neki, meg kell büntetni őket. Az idegen hajósnépnek várópénzt kell ígérni, hogy nagyobb kedvvel álljanak szolgálatba. A vontatás kérdését úgy lehet megoldani, hogy a főhajómester állandóan egy csomó hohenu-lovat tartson. *Pozsonyban*, a *Csallóközben* és *Komáromban*: „*Schiffmeisterverrichtung*“-ot kell felállítani. Az itt alkalmazandó hajómesterek majd kitalálják, hol lehetne a hajókat télen át biztosabban megőrizni.<sup>2)</sup>

Mennyit hajtottak végre ezen javaslatokból, nem tudjuk; de *Komáromba* és *Győrbe* ezentúl gyakrabban küldenek *Passauból* „schopper“ mestereket.<sup>3)</sup> Hogy aztán a későbbi komáromi és szegedi „super-czéh“ magalakulását ezeknek köszönhetjük, azt nem kell bővebben fejtegetnünk. De nemcsak *Komáromba*, hanem a többi dunaparti városainkba is hoznak hajóépítőket és schoppereket. 1596-tól kezdve a hajózási hivatal állandóan hat schoppert tartott. 1567-ben tömérdek fát és hajóépítő mestereket rendelnek *Győrbe* és *Komáromba*.<sup>4)</sup> Ugyanezen évben *Prágából*, *Donauwörth-ből*, *Linzből*, *Ulm-ból* *Augsburg-ból*, *Regensburg-ból* jönnek hozzánk a hajósok. 1598-ban „drága pénzen“ öt schoppert vitet a főhajómester *Győrbe*. 1601-ben a magyar végvárakban tizenhárom schoppermester volt alkalmazva havi 13 frt zsolddal.<sup>5)</sup> A XVII. század végén a pozsonyi arzenálban, már egész csomó hajóépítő ács dolgozik a „*Schiffarmaments-Bau*“-nál.

Az 1595. év, mivel 1594-ben a hajók nagy része megsemmisült,

1) Ugyanott: Österreich 17,722. fasc. W.

2) Ugyanott: 1594. nov. 12. „Ersetzung des Schiffmeisteramts, Besserung der Instruction“ etc.

3) 1566-ban a felső Duna mentén *General-Mandat*-tal verbuválják a schoppereket Bécs és Pozsony részére. Bécsbe *De Scobedo Riba*: olasz schoppereket is hozat.

4) Közös pénzügyi levéltár: Österreich 17,722. fasc. Schallenberg jelentése Miksa főherceghez. (Hauptschriften.)

5) Ugyanott: Österreich 17,665. fasc. A Schiffamt iratai között számos hasonló adattal találkozunk.

sok kiadást és sok teendőt hárított a hajózási hivatalra. Már kora tavasszal parancsot kapott, hogy gondoskodjék elegendő hajóról, 20,000 gyalogos és 2000 lovas levitelére. *Sachs* főhajósmester erre elindult a hajóépítők földjére, hogy a szükséges alkalmatosságokat lefoglalja. Csak a *Salza* folyó partjait, aztán a *Hall-tól Passauig* terjedő vidéket járta be, s mégis annyi hajót talált, hogy több volt a kelleténél. A hajók ezidei összeírása azért is érdekes, mert mindegyiknek föl van jegyezve a hossza, a padok száma és a szállítóképesége. *Sachs* 236 *Klozillent*, 50 *Traunzillent* és egy csomó *Rosszillent* írt össze, mely hajók 46,500 gyalogos, vagy pedig 5400 lovas levitelére voltak elégségesek. Egy nagyobb *Klozillen*-ben például, a mely 66 láb hosszú volt, 378 ember, vagy 50 ló fért el. Az emberek részére a hajóban 42 pad volt, minden padon kilencz ember ülhetett. Egy hatvan láb hosszú *Traunzillen*-ben 36 pad volt, minden padon hat embernek volt helye. Eszerint 216 ember, vagy 28 ló fért el benne. A *Rosszillen*-nek nevezett dereglyéken nem lehetett lovakat szállítani.<sup>1)</sup>

Van hajó bőven — írja *Sachs* ápril 24-én — főleg az *Inn* folyó mentén, s nemcsak 20.000 gyalogost, hanem jóval többet is kényelmesen levitethet *Magyarországba*. *Salza* partjain és *Passauban* találta a legnagyobb és legkiadósabb hajókat.<sup>2)</sup> *Öttingenben*, *Wasserburgban* és *Rosenheimben* tanácsos lenne csak gabnaszállító hajókat venni. A salzburgi hajósok a *Salzán*, a tiroliak az *Inn* folyón fognak feljönni. A tavaszi áradás előtt már helyükön kell lenniök! A hajósok száma csupán a *Salzach* mentén közel 300-ra rug!

Az összeírt és lefoglalt hajókon kívül a főhajósmester nagyon sok új hajót is rendelt meg ez évre. Az 1595. január havában beterjesztett jelentése szerint<sup>3)</sup> a megrendelés imígyen oszlott meg:

	összesen
12 nagy tutaj (Plötten) à 130 frt ... ..	1560 frt
8 átkelő komp (Ueberfahrtplöten) à 60 frt ...	480 „
600 új hetes dereglye (Siebnerin Zillen) à 20 frt ...	12,000 „
300 ötös dereglye (Fünferin) à 12 frt ... ..	3600 „
36 új naszád à 28 frt ... ..	1008 „
250 Klozillen à 20 frt ... ..	5000 „
50 Pfundt (?) deszka à 28 frt ... ..	1400 „
1000 szálfá (hídhoz) ... ..	1000 „

1) Ugyanott: *Sachs* terjedelmes könyvet képező összeírása.

2) „die grössten und ergibigen Hauptschiff zu befinden“.

3) „Verzeichnuss oder Überschlag was fuer ainer Verlag zu khünftigen Frühling für das Schiffmaisteramt bei diesem offenen Krieg vonnöthen“. Közös pénzügyi levéltár: Österreich 17,665. fasc.

Az összes megrendelés 26,048 frtot tett ki. A főhajósmester a kiadásokra november 30-ig 29,889 frt 47 krt kapott. November végétől december 12-ig újra 2951 frt 5 krt utalványoztak részére. Pedig a hajózás költségeit nem is mind ő viselte. Így, éppen ez év ápril havában, az olasz segélycsapatokat, meg a tiroliakat, a nehéz ágyúkkal együtt, 99 hajón a tiroli kamara szállíttatta *Bécsig*.<sup>1)</sup>

Még javában folyt 1595-ben a dunai hajózás, mikor kisült, hogy *Sachs* Boldizsár főhajósmester gyalázatos gazdálkodást („ein böß Wirtschaft“) üz hivatalában. A legtöbb hajót — mondja a kamara — ami *Bécsben* és *Kremsben* volt, tetszése szerint eladogatta. A táborban meg *Esztergomnál* elsikkasztották a hajókat. Az olaszok összevagdalták a Dunán veszteglő hajókat, s erővel ragadták el a deszkákat. És *Sachs* uram még számadásaiban is, több ezer forintot írt a maga javára. Fölvette a hajósok fizetését és a szegény embereknek egy fillért sem adott. Bár a bűnök egész halmaza tudódott ki rá, egyelőre csak azzal büntették, hogy elvették tőle a főhajózási hivatal vezetését s hajóhadnagságra fokozták le. Az elszámolás után azonban az év végén, elcsapták.

Utódául: *Schallenberg Kristófot* nevezték ki.<sup>2)</sup> Mivel az udvari kamara régóta farkasszemet nézett már a haditanácssal a főhajózási hivatal miatt, *Rudolf, Schallenberg* kinevezésekor 1595. máj. 30-án kimondta, hogy a főhajósmester kinevezése, elmozdítása stb. a haditanácshoz tartozik. Ugyanezen alkalommal szabályozták a főhajósmester fizetését is. Eszerint a 150 frt havi fizetésen kívül kijárt neki: négy lótartásra 4 darabont, két írnök és egy magyar-horvát tolmács fizetésére havonként: 176 frt 40 kr. Magát a főhajózási hivatal költségvetését így állapították meg:

A főhajózási mester	havi	150 frt	fizetéssel
a hajózási hadnagy	„	68	„
két hajóteknő-mester à 15 frt	„	30	„
öt hajóbakter à 12 frt	„	60	„
hajóslegények	„	560	„
hat Schoppermester à 12 frt	„	72	„
hatvan hohenuer ló à 7 frt	„	420	„
hatvan lovász à 7 frt	„	420	„
50 kormányos à 8 frt	„	400	„
hat hajóírnok, aki a hajósokat ösztökéli,			
és hat mester, aki a vontatást vezeti	„	126	„
Élelem, gabona, só stb.		3500	„

1) Ugyanott.

2) 1595. május havában.

Vagyis a főhajózási hivatal kiadásait havi 6134 frtban állapították meg.<sup>1)</sup> Amint e költségvetésből is látszik, újra visszatértek az 1566-ban követett rendszerhez. Azaz a hajósokat és vontatókat egyszerűen havi fizetés mellett fogadták szolgálatba, s maga a hajózási hivatal hat „hohenauer Zug“-ot, azaz 60 lovat tartott.

Az új főhajósmester, kötelessége szerint, megjárván a hajóépítő telepeket, 1596. ápril 19-én jelenti, hogy *Bécstől Linzig*: kevés eladó hajó van, de *Bajorországban* s főleg az *Inn* folyó partjain bőven akad. *Gmundenben* és *Ischl-ben* e télen is igen sok hajót készítettek. most is nagy erővel dolgoznak még. Innét mintegy ezer hetes és ötös dereglye jön alá az idén! A naszádokat is szakadatlanul készítik, s nemsokára hatvanat indítanak útnak.<sup>2)</sup>

Az 1596. évben a főhajósmester a kiadások fedezésére összesen 32,908 frt 23 krt kapott. A kiadások ezek voltak: hajósok fizetésére: 7526 frt 50, hajóvásárlásra: 3209 frt 43, hajóhídra: 3933 frt 31, ácsmunkára: 66 frt, várópenz: 448 frt 17, szálozásra: 1014 frt 15, favásárlásra: 995 frt 13, zsoldra: 2510 frt 30, vontatásra: 3144 frt 51, a pozsonyi hajóhivatalra: 1012 frt 30, a komáromira: 206 frt, az esztergomira: 80 frt, a tábori hajóhivatalra: 6368 frt 34. Az összes kiadás, a 8259 frtnyi adósságon kívül, 33,342 frtra rugott.<sup>3)</sup> Az év végén a hajóhivatalnak mindössze csak 310 hajója maradt. Ebből *Pozsonyban*: 27, *Óvárt*: 7, *Komáromban*: 122, *Esztergomban*: 154 állott. A többit nagyrészt eladták, vagy a végvárokban összevagdalták.

Az 1596. és az 1597. év tapasztalatai újra igazolták, hogy az üres hajók visszavontatása fölösleges és fölötte költségesebb intézkedés, mert a vontatás jóval többbe kerül, mint amennyit a hajók érnek. Ezer forintért — írja a főhajózási mester — annyi hajót lehet venni, amennyit 2—3000 frtnyi költséggel sem lehet felvontatni! Egy „hohenauer Zug“ azaz 10 ló, a legjobb körülmények között is: 5 hajónál többet, egyszerre nem bír felvontatni. Ha a napok rövidek, egy hónap is eltelik, mire *Esztergomból Bécsbe* érnek. Mivel pedig a tíz vontató lóra egy hóban: 224 frt jár, a kötelek: 81 frtba kerülnek, 14 csáklya: 42 kr, 20 lapát: 25 kr, 6 szék: 24 kr, 12 evező (Sailrueder): 1 frt 30 krba kerül; azonkívül minden ilyen vontatáshoz kell még egy „fueder Zillen“ (10 frt), egy *Rosszillen* (8 frt) és egy kötélutaj (Sailplötten 3 frt). Hat üres hajónak a felvontatása tehát: 328 frt 1 krba jön. Holott hat

<sup>1)</sup> Közös pénzügyi levéltár: Österreich 17,665. fasc.

<sup>2)</sup> Ugyanott.

<sup>3)</sup> „Summari Extract aller Empfäng und Ausgaben Paarn Geldts bei dem Obristen Schöfnaisterambt“ 1596. jan. 1-től decz. 31-ig.

ily hajót újonnan 90 frtért vásárolhatni! Ha a napok hosszabbak, egy hónap alatt ugyan három fordulót is megtehetnek a vontatók, de 15 hajó ez esetben is ötödfélszáz forintnál többre jön. Ha pedig újonnan veszik, csak 225 frtba kerülnek! Így állván a dolog, a főhajósmester azt ajánlotta, hogy a vontatással hagyjanak föl egészen, s új hajókat vásároljanak. Felvontatni csak a hadiszerekkel megrakott hajókat kellene!<sup>1)</sup>

*Schallenberg* főhajósmester Miksa főherceghez intézett jelentésében ugyanezen alkalommal azt is kifejtette, hogy havi ötezer forintból nem képes hivatalát föntartani; mert 15—20 ezer forintra volna legalább szükség! Pozsonyban a Duna két ágán *Somorjánál* és *Rajkánál* meg *Esztergomnál* is hajóhidakat kellene építeni. Ha 1594-ben lett volna híd, akkor Mansfeld, idejében megérkezhetett volna Esztergombá. A nagy ágyútutajok *Komáromban* egész éven át vizen lévén, elromlottak. A nagy ágyúkhoz ezentúl nem lehet használni. Mester, aki kijavítaná, nincs Komáromban! De most — úgymond — eléendő fát és mestereket küldött nemcsak Komáromba, hanem Pozsonyba és Esztergom tájára is. Leghelyesebb dolog, ha a Magyarországra lévitt összes hajókat az élelmiczikkék kirakása után azonnal eladják.

Hajós emberekben mód nélkül nagy a hiány! Sokan meghaltak, mások szolgálatképtelenné lettek. *Augsburgból*, *Ulmból*, *Regensburgból*, *Donauwörthből*, *Prágából* és *Linzből* hajósokat kell Magyarországra hozni, s melléjük olyan embereket lehet adni, akik ismerik a magyar vizeket. Magyarország összes hatóságaihoz királyi pátenseket kellene meneszteni, hogy a jobbágyok, ahol szükséges, robot-munkájukkal támogassák a hajósokat, különben hozzá nem nyúlnak semmihez.

Ami a vontatást illeti, semmi módon és semmi áron sem lehet már hohena uereket kapni. Pedig ahol vízhez közel harczolnak, ott nagy szükség van rájuk. A hiánynak az az oka, hogy sok ló eldőglött Magyarországon; rosszul fizették a vontató mestereket, akik a lovakat az örökös tartományok parasztjaitól vették bérbre. Némely mester 200 frtnál is többel adós. Pedig Magyarországon minden drágább, mint az örökös tartományokban, a veszély is nagyobb, s a halandóság is gyakoribb. A német parasztok már nem adják oda lovaikat a vontatómestereknek. Pénzt nem kaptak, tehát akinek még lova van, azt át nem engedi.<sup>2)</sup>

1) Közös pénzügyi levéltár: Österreich 17,665. fasc. *Schallenberg* két jelentése és Überschlagja a vontatásról.

2) Ugyanott: *Schallenberg* Obrist Schiffmaisters in Ungarn und Österreich Hauptschriften. A jelentésben azt is elmondja, hogy a hajóépítés január és február hónapban szokott végbemenni mindenütt. *Esztergomban*, *Komáromban*, *Pozsonyban* és *Bécsben* 400 hajója van tartalékban.

*Schallenberg* kimutatásai úgy látszik nem sokat használtak; mert a vontatás habár évről-évre kisebb mértékben, de mégis tovább folyik. Így az 1597. évi számadások szerint a vontatóknak ez évben 2516 frtot fizettek. A táborig hajózási hivatal 7988 frtot emésztett fel. A pozsonyi hajóhivatal 1798 frt 51 krba, a komáromi 700 frtba, az esztergomi 625 frtba került. Az összes kiadás 29,559 frtra rugott.<sup>1)</sup>

Az 1598. évben a főhajózási hivatal kimutatása szerint a megmaradt hajókészlet így oszlott meg az egyes hivatalokban: *Bécsben* volt: 126 különféle hajó, *Korneuburgban*: 56, *Pozsonyban*: 125 és a főhajózási mester díszhajója (*Leibschiff*), *Farkasvölgyén*: 19, *Rajkánál*: 11, *Komáromban*: 140, *Esztergomnál*: 108. Ezenkívül *Bécsben* és *Pozsonyban* tömérdek hajófelszerelés volt készletben.<sup>2)</sup>

## V.

### A bécsi legfőbb hajózási hivatal és a dunai kenyérsütő flotta a XVII. században.

A folytonos pénzzavarok miatt a hajósok és a vontatók évről-évre ritkábban jutottak a fizetésükhöz. Néha hónapokig semmit sem kaptak. Nem csodálhatjuk hát, ha számuk is mindegyre fogyott s ha jobbra csak a kényszernek engedve jöttek Magyarországra. 1601-ben maga *Mátyás* főherczeg sürgeti az *Esztergomban* és *Komáromban* levő szegény hajósnép fizetését.<sup>3)</sup> *Holzer Orbán* táborig hajósmester szerint a hajósoknak még ruhájuk sem volt, s a hideg miatt sokat szenvedtek. Mindez, vajmi keveset használt. A fizetés csak nem akart jönni.

Az amúgy is adósságokkal küzködő főhajózási hivatalt egyéb bajok is érték. 1601-ben a „soha nem hallott óriási jégzajlás“, a Duna mentén levő összes hajókat elpusztította. Hogy a hiányokat pótolhassák, a főhajózási hivatal arra kérte az udvari kamarát, engednék meg, hogy Bécsben a *Lärnpecher* elől összevásárolhassa a hajókat! Ezenkívül legalább 12 vontató lovat kér, mert az egész *Duna* vonalán *Passauig* egyetlen *hohenauer* mestert sem lehetett a következő

<sup>1)</sup> Ugyanott: *Wagner Lipót* obrister Schiffmeisteramts-Lieutenant számadása. Bécs 1598. febr. 20.

<sup>2)</sup> Ugyanott.

<sup>3)</sup> Közös pénzügyi levéltár: Österreich 17,722. fasc. *Mátyás* főherczeg levele a győri táborból 1601. szept. 25. „Wir befinden auch alhier bei dem Feldschiffamt grossen Mangel“ etc.



évré megnyerni! A hajófelszerelésben mutatkozó hiányok pótlására meg 16,562 frtot kér.<sup>1)</sup>

A szükség miatt csakugyan megengedték a főhajózási hivatalnak, hogy a *Dunán* levő hajókat *Bécsben* a *Lärnpecher* elől összevásárolhassa.<sup>2)</sup> 1602-ben azonban a jégzajlás ismét roppant károkat okozott a hajókban és a Magyarországra hozott schoppereknek ugyancsak volt dolguk, míg a hibás hajókat kijavíthatták.

Ezen időtájt történt, hogy a hajósoknak évek óta folytatott könyörgéseire, végre szabályozták, illetve fölemelték a régi díjakat és pontosan meghatározták, hogy hány hajóslegénynek kell lennie egy-egy hajón. Az új díjszabás 1603 április 19-én lépett érvénybe. Mellőzvé a Bécs fölötti Dunaszakasra kiszabott díjakat, csak a minket közelebről érdeklő állomásokról szólunk. *Nussdorftól Bécsig* a mester díja: 18 kr., a hajóslegényé: 12 kr. *Nussdorftól Haimburgig* a mester: 1 frt 18 krt, a legény 49 krt kapott. *Pozsonyig* a mester díja: 1 frt 48, a legényé: 1 frt 4 kr. volt, *Győrig* a mesteré: 5 frt 18, a legényé: 2 frt 57, *Komáromig* a mesteré: 5 frt 33, a legényé: 3 frt 27 kr.

Ha az indulás *Bécsből* történt, a díjakból levonták a *Nussdorftól Bécsig* terjedő útért járó 18 illetve 12 krajczárt. Egy nagy *Klozillen*-re: egy mestert és 13—14 hajóslegényt, egy nagy hajóra (Schöff): egy mestert és 16—17 hajóslegényt számítottak. A nyolczas, hetes, hatos stb. dereglyéken egy mesternek és a hajó minősége szerint 8, 7, 6 hajóslegénynek kellett lennie. Ha két szálát egymáshoz kötötték, akkor a szabályzat szerint: egy mestert és 3 legényt kellett fizetni.<sup>3)</sup>

A szegény hajósnép nem sokáig örülhetett a fuvardíjak fölemelésének. Mikor ugyanis 1611-ben a békés idők visszatérésekor, minden hivatalnok és tiszt zsoldját le szállították, a hajósok részére is a régi, hatvan év előtt kiadott díjszabást hozták be. Azaz a mester ezentúl *Győrig* az eddigi 5 frt 18 kr. helyett csak 3 frt 7 schock dénárt, a legény: 19 schock dénárt kapott. Hozzá még a várópénzt is,

<sup>1)</sup> Vettek ezen évben a welsi fakereskedőktől fát: 445 frtért, hajóteknőket: 483 frt 57 kr., 4000 molnárlapátot (Mühlschaufeln) az evezőkre, darabját 4 kr-ért, 2000 *Raffen*-t, 3000 csáklyát (Haggen), 2000 „Hand und Stil Sees“-t, 6000 evezőt (125 frt), 600 font iszkábát, fontját 15 kr-ért. A hajódeszkaközök betömésére akkor, utóbbin kívül, mohát és szőlőveszszót használtak.

<sup>2)</sup> *Wagner Lipót* hajóshadnagy maga jelenti, hogy az így vásárolt hajókat *Pozsonyba*, *Győrbe*, *Komáromba* és *Esztergomba* meneszti.

<sup>3)</sup> Közös pénzügyi levéltár: Österreich 17,655. fasc. „Schifflohnordnung“ 1603. Ápr. 19. 1608-ban megtoldták a szabályzatot néhány tétellel. Ezek között minket csak egy érdekel, t. i. hogy *Bécsből Óvárra* vagy *Somorjára* a mesternek: 3 frt, a legénynek: 1 frt 45 kr járt.

12—15 krt naponként teljesen eltörülték, azzal a régi jó szokással együtt, hogy a zsold felét: magyar, a másik felét meg német pénzben kapták.

A mesterek és a bécsi hajósczéh tagjai keserves panaszra indultak a nem várt újítás ellen. Sokszor, főleg *Pozsonyban* — írják 1613. aug. 6-án — napokig kell viharban, esőben várniok, s mégis elvonták tőlük az amúgy is csekély várópénzt. A minap megesett, hogy *Ausztriában* végzett munkájukért tisztán magyar pénzzel fizették, máskor meg Magyarországon az utolsó garasig német pénzt adtak. Ilyen eljárás mellett ők egyetlen hajósczéhnyt sem fognak ezentúl kapni!

Mivel kérésük nem talált meghallgatásra, 1614-ben megújították. Ezúttal már ünnepélyesen kijelentették *Ferdinánd* főherczeg előtt, hogy ha nem javítják meg a fizetést, ők az újjukat sem mozdítják meg ezentúl. Az idők drágulnak, — írják — az adó több, mint amennyi a háborúban volt, s ők a csekély fizetésből nem képesek megélni.<sup>1)</sup>

A kamara úgy látszik végre belátta a hajósok méltányos követelését, és nemcsak hogy eltörölte az új dijszabást, hanem még föl is emelté fizetésüket. Ezentúl a mesternek *Bécsből Komáromba*: 6 frt, a legénynek: 3 frt 30 kr. járt. A 15 krnyi régi várópénz helyett a mester: 30 krt, a legény: 15 krt kapott naponként. Minden éjjelre víz-pénz czímen a régi: 12 kr. helyett 30 krt rendeltek. A hajófelszerelés (*Zurichtgeld*) fejében pedig mindössze 2 frtot kaptak.

Ez a dijszabás 1623-ig tartott, amikor a hajósok újabb bérfölemelésért folyamodtak. Ellenséges veszedelem közepette — írják 1623. máj. 31-én — hajózunk folyton *Pozsonyba*, *Győrbe* és *Komáromba*. Súlyos idők járnak reánk; mert „minden háromszor-négyszer oly drága mint azelőtt.“ A hajósok, a rendkívül erős munka mellett 1 forintnyi napikeresetükből magukat is alig képesek táplálni, pedig családjukat is tartaniok kell. *Linz*től *Bécsig* 12 frtot kapnak a hajósok. Ilyen arányban kellene a fizetést *Magyarországban* is megállapítani. Azaz *Pozsonyba* a mester: 5 frtot, a legény: 4 frtot, *Győrbe* a mester: 10, a legény: 7, *Komáromba* a mester: 12 frtot, a legény: 8 frtot kapjon ezentúl. A várópénz: 1 frt legyen, a legények részére meg 30 kr. A *Zurichtgeld*: 4 frt legyen.<sup>2)</sup> Mennyiben fogadta el az udvari kamara a hajósok eme követelését, nem tudjuk. Valószínű, hogy a mostoha viszonyok miatt ilyen nagy arányban nem igen emelhetette a fizetéseket.

Az idők és a viszonyok változása, ami miatt a hajósczéh ilyen

1) Ugyanott.

2) Közös pénzügyi levéltár: Hofffinanz. 13,688. fasc. 1623.

keservesen panaszkodott, nemcsak az ő sorsukra, hanem a főhajózási hivatalra is jelentős befolyással volt. A nemzeti fölkelések korában, azután a harminczéves háborúban a harc színhelye távol esvén a Dunától, nem volt többé szükség a hajók százaira. Magyarországra tehát a Lärnpöcher eladta hajókon kívül csak annyi jött, amennyi a sókamarak ellátásához és a Duna—Vág-parti végvárak élelmezéséhez kellett. S ami egyszer alájött, azt többé vissza nem vitték. A vontatás teljesen megszűnt, s a hozzánk menesztett hajókat a proviant-mesterek eladták, vagy szétvagdalták. Mennyire aláhanyatlott a vontatás ipara két évtized alatt, azt a következő adat fényesen igazolja. 1620 tavaszán a hajózási hivatal parancsot kapott, hogy ágyúkat és hadiszereket szállítson Bécsből Krembsbe. *Wagner Lipót* hajózási hadnagy erre megjáratta az egész felső Duna vidékét és egyetlenegy vontató lovat sem tudott kapni! Mit volt mit tennie, lefoglalta a klosterneuburgi komp egyetlen öreg vontató lovat s azt használta föl.<sup>1)</sup>

Kevesebb lévén a dolog, a főhajósmester állását be sem töltik többé. *Wagner Lipót* hadnagy 1597-től fogva három évtizeden át egymaga végzi a teendőket. A hajósokat is ritkábban veszik igénybe. Ha keményebb dolog akad, fölrendelik *Komáromból* a naszádosokat. Ez még pénzbe sem igen került. Éppen azért a haditanács szaporította számukat s 1628-ban egyszerre 200 sajkát rendelt meg *Gmundenben* a hajózási hivatal útján.

A bécsi hajósok a viszonyok illetén változásával a kereskedésre vetették magukat. S hogy elegendő hajójuk legyen, 1616-ban a bécsi *Dunán* szabad hajóvásárlás engedélyeért folyamodtak. Az udvari kamara azonban „keményen” visszautasította kérésüket.<sup>2)</sup>

Ha nem is jöttek hajók oly nagy számban, hazánkba mint a XVI. században, azért még mindig elegendő volt. Így 1626 őszén egyszerre 130 hajót rendeltek *Komáromba*.<sup>3)</sup> 1618-ban a koronázásra két híd is készülvén *Pozsonyban*, oda is igen sok hajót küldtek.

Általában a koronázás vagy az országgyűlés idején hemzsegett a sok hajó *Pozsonyban*. S azt is tudjuk, hogy nem nagyon kímélték. Így 1618-ban, hivatkozással a régi szokásra<sup>4)</sup> hajókat

1) Ugyanott: Österreich 17,655. fasc. *Wagner Lipót* jelentése a haditanácshoz 1620. ápril 22.

2) Ugyanott: „An das Wassermautner und Lärnpöcheramtshandler“. 1616. ápril 13.

3) Ugyanott: Hungarica 14469. fasc. 1620. okt. 23.

4) „In moderno asserum defectu“ — írja a pozsonyi kamara. Hungarica fasc. 14,454.

vernek szét és az így nyert deszkákkal padlózzák ki az utcákat; hajódeszkákból készítik a templomban a tribünöket, meg a szabadban a tornajátékra („pro hastiludio“) kívánt épületeket.<sup>1)</sup> A császári istállókat is deszkákból tákolják össze, s Bakits Mátyásnak, a sőtisztnek hajóit verik szét e célra.<sup>2)</sup>

Általában a hajóknak illetén pusztítására tömérdek adattal rendelkezünk. Á sok közül csak néhányat említünk itt. 1660-ban Komáromban közel másfélszáz hajó vesztegelt. Mivel a télen senki sem őrizte, élelmes emberek („böse ungarische Leute“) alaposan megdézsmálták. Erre valamennyit szétvágatták s részint kenyérsütésre, részint a várépítéshez használták. 1659-ben, mivel a magyar kamara nem adott fát, a katonák a pozsonyi várban hajókkal fűtenek.<sup>3)</sup> Ugyane célra 1659-ben a pozsonyi apácák is kapnak két hajót.<sup>4)</sup> 1665-ben a pozsonyi vár hadnagyának fizetése fejében hat öreg hajót adnak. 1667- és 1668-ban 100 hajót használtak a Duna szabályozásánál s mindannyit elvesztegették.<sup>5)</sup> 1672-ben *Pozsonyban* egy csomó hajót adnak el, hogy árukból a várépítéshez állványokat vásároljanak; mert az effélék — jelenti a hajóhivatal — nagyon drágák itt.<sup>6)</sup> 1664-ben Komáromban kétszázhatvan különféle üres hajó állott. A téli árvíz össze-vissza verdesvén a sok hajót, nagy kárt tett bennük. A komáromi hídmester sehogy sem tudta mit csináljon a sok hajóval. „Ennyi hajót lehetetlen egyszerre eladni — jelenti a kamarának — aztán nap nap után folyton újabbak jönnek felülről!“ Mivel a visszavontatás szóba sem jöhetett, tehát régi jó szokás szerint, szétverték a hajókat. Így tesznek Győrben is — írja a hídmester a magamentségére!<sup>7)</sup>

A hajóknak illetén pazarlását végre az udvari kamara is meg sokalta, s hogy az esetleg beállható hiánynak elejét vegye, újra megpendítette a vontatás eszméjét. Amióta a háborús hírek szállinkózni kezdtek — írja a magyar kamarának 1661. aug. 3-án — oly rengeteg sok hajó szállt alá Magyarországba, hogy a felső Duna mentén előbbutóbb hiánynak kell beállnia. Már is észrevehető, hogy kevesebb hajó tart lefelé. Életbevágó kérdés tehát, hogy a lentlévő hajóknak legalább

1) A dárdavetés tehát még mindig dívott. 1687-ben is megtartották „penes hortum isthic *Archiepiscopalem*“.

2) Közös pénzügyi levéltár: Hungarica 14,454 fasc. 1618. jan. 27.

3) Ugyanott: Hungarica 14,545. fasc. „A nagy víz és a jég — írja *Tintzer* hadnagy — úgysis elviszi a hajókat.“

4) Ugyanott: *Berecsényi apátnő* folyamodása *Sinzenndorf Lajos*hoz. 1659. okt. 25.

5) „Alle in die Verschwendung kommen.“

6) Közös pénzügyi levéltár: Hungarica 14,578. fasc.

7) Ugyanott: Hungarica 14,558. fasc. 1664. decz.

egy része visszakerüljön. A magyar kamara adjon tanácsot, miként lehetne a dolgot nyélbe ütni!<sup>1)</sup>

A magyar kamara azonban nem tudott vagy nem akart a kérdésre alaposan megfelelni. Különbösen is attól tartott, hogy a v o n t a t á s költségeivel az ő baja gyűlik meg. Maradt tehát minden a régiben. Azaz tovább is pusztították a hajókat. 1661-ben csupán a főhajózási hivatal révén több mint 550 hajó jött Magyarországra. S bár vissza egy sem került, a következő év tavaszán mégis csak 116 hajót találtak *Komáromban*. A pozsonyi hídhöz tehát, mivel a komáromiakat, vontatók hiányában, nem vihették *Pozsonyba*, *Gmundenből* rendeltek 120 hajót.<sup>2)</sup>

A hajógazdálkodás úgy folyt később is. Csak a nagy fölmentő háborúk idején, mikor már szemmel látható volt az erdők nagymértékű pusztulása a hajóépítőtelepeken, kísérik meg a vontatás behozásával a hajók kímélését.

A vasvári békét követő időben újra megkevesbbedik a főhajóhivatal teendője. Csak egy-egy d u n a i hajóhid építése, vagy egyes ezredeknek Magyarországra való szállítása ad olykor több teendőt. 1683-tól kezdve azonban megújul a török háború; ismét nagy seregek lépik el a *Duna* mentét és a hajóhivatal alig győzi a teendőt. 1685-ben a haditanács, belátván, hogy *Ehrenthal Lukács* hajózási hadnagy nem győzi a munkát, segítséget ad melléje. Azonkívül külön t á b o r i hajózási kapitányt nevez ki, s rendezi a hidépítési hivatalt.

Még Bécs ostroma előtt, Lipót pátenstevelet küldet a magyar hatóságokhoz, meghagyván, hogy *Komáromtól* fölfelé, ezentúl a jobbágyok segítségét is igénybe fogják venni a v o n t a t á s n á l. Mivel pedig a megyék semmibe sem vették a királyi rendeletet, 1683. június 22-én Lipót kissé keményebb szavak kíséretében azt újra kiadatja.

Bécs fölmentése után tömérdek élelem-, katona- és ágyú-szállító hajó lepte el a magyar *Dunát*. *Pozsony*, *Győr* és *Komárom* partjain egymás hátán tolongtak a különféle hajók, s olyan mozgalmas képet adtak, a milyenben ritkán volt részük.

Amint a tél közeledett, az ágyúkat és a hadiszereket a hajókkal együtt vissza kellett volna szállítani. De hát ez nem ment olyan könnyen, mint a hogy gondolták.

A XVII. században ugyanis teljesen elhanyagolták a v o n t a t ó u t a k a t, s a bedőlt partokon a lovak nem tudtak járni. Így hát emberekkel vontatták föl a nehéz hajókat. Sok költségbe került ez s nagyon

<sup>1)</sup> Ugyanott: Hungarica 14,549. fasc.

<sup>2)</sup> Ugyanott: Hungarica 14,550. fasc. A 116 hajó felvontatása *Komáromból Pozsonyba*, a hajózási hivatal számítása szerint: 2500 frtba került volna. Ennyiért, sőt olcsóbban 120 új hajót lehetett kapni *Gmundenben*.

is lassan ment — írja *Miksa Emanuel* bajor választó; azért *Komáromtól Bécsig* ki kell javítani a régi vontató utakat.<sup>1)</sup> Ugyanezen a véleményen volt az udvari kamara is és 1683. decz. 31-én 6000 frtot rendelt a költségekre. Emellett újra elrendelték, hogy *Komáromtól Pozsonyig* a föld népe vontassa a hajókat, s a komáromi és győri hajósok támogassák a vontatókat.

Felujítják a régi hajó- és hajós-összeírásokat is, s kíméletlenül lefoglalnak minden hajót.<sup>2)</sup> Csakhogy már nem volt annyi a hajó mint egykoron! A hajózási hivatal maga panaszolja, hogy minden-hova hajót kérnek, s lehetetlenség annyival szolgálnia. Saját szemével látta *Győrben*, milyen lelketlenül pusztítják a hajókat! Hajós sincs elegendő; a bécsi hajósokat a török meg a nyavalya mind elpusztítja! Egész Ausztriában: csak 9 hajómester és 169 legény van! Pedig *Nussdorfban* és följebb, 750, liszttel és zabbal megterhelt talp vesztegel és nincs aki lehozza!<sup>3)</sup>

Nagy baj volt az is, hogy a hajósokat nem tudták fizetni. A pozsonyi 180 hajósnak 1685 tavaszán 4020 frttal tartozott a kincstár. Egész télen át nyomorogtak a szegények — írja *Gössinger Lajos* tábori hajózási kapitány — pedig ugyancsak dolgoztak! A hirtelen beállt hideg miatt ugyanis valamennyi hajó a *Dunába* fagyott, s úgy kellett nekik kivágniok. A linzi hajósoknak ugyanekkor 4500 frtra rügött a követelésük. Ezek ünnepélyesen kijelentették, hogy ők *Pozsonynál* tovább nem is hajóznak! Onnét hajóikkal és lovaikkal együtt bocsássák őket haza!<sup>4)</sup>

Ezeket a bajokon vajmi keveset használtak azok a nyomtatott pátensek, melyeket *Lipót* a dunai hajósok részére kibocsátott. Többet ért ezeknél *Aichpüchl* kamarai tanácsos javaslata, aki a hajósok bérének fölemelését ajánlotta.<sup>5)</sup>

Az 1684. évben — a tábori hajóskapitány jelentése szerint — *Komáromban*, *Győrben* és *Pozsonyban* összesen 307 hajó maradt meg. A háborúban háromszáznál több ment tönkre. Az utóbbi másfél év alatt 227 kereskedelmi hajót is bevontak a hadi célokra. Ha ezt ilyen

1) Ugyanott: Hoffinanz 13,866. fasc. 1684.

2) Ugyanott: Hungarica 1684. márczius.

3) Ugyanott: Hungarica 14,632. fasc. 1683. okt. 31. és 1683. nov. 21.

4) Ugyanott: Hungarica 14,640. fasc. 1685. márcz. A linziek ezenkívül azt kívánták, hogy minden mázsa liszt vagy gabna után, *Linz*től *Pozsonyig*: 28 krt fizessen nekik a kincstár.

5) 1685. márcziusban. *Nussdorftól Pozsonyig* a mesternek: 2 frt 45, a legénynek: 1 frt 45 kr-t, *Rajkára*: 4 frtot, a legénynek: 2 frt. *Óvárra* a mesternek: 5 frtot, a legénynek: 2 frt 45 kr-t, *Győrbe* a mesternek: 6 frt 15 kr-t, a legénynek: 3 frt 30-at, *Komáromba*: a mesternek: 7 frt 45 kr-t, a legénynek: 4 frt 45 krt javasolt.

arányban folytatják, tönkremegy az egész kereskedelem. A hajók száma évről-évre apad.<sup>1)</sup>

A hajó-erdők (Schiffwaldungen), melyeket egykor kincseket érő jószágoknak tartottak, le vannak tarolva. Az idén a meglevő készleten kívül 650 hajóra lesz szükség. A schoppereket még *Trolból* is Magyarországra kell hozni a hajók javítására. A kiadásokra a már kiutalványozott összegeken kívül 23,299 frt 11 kr. kell.

Az udvari kamara nem volt egy nézetten *Gössingerrel*. A hajólétszám apadásának okát ő nem az erdők pusztulásában, hanem a hajózási tisztviselők gyalázatos gazdálkodásában látta. A kereskedőkkel — úgymond — nyíltan trafikálnak; potom áron eladják a legszebb, legdrágább hajókat s ami már senkinek sem kell, vagy ami teljesen hasznavehetetlen, azt megtartják a kincstár számára. A hajóbeváltásra a csalások elkerülése czéljából bizonyos díjszabást kellene megállapítani és ezt a díjszabást *Pozsonyban, Győrben, Komáromban* és *Esztergomban* is érvényesíteni kellene az eladásnál.<sup>2)</sup>

Úgy látszik az alsóausztriai kamara is egy nézetten volt tekintetben az udvari kamarával. *Gössinger* tábori hajósfőkapitányról ugyanis kemény dolgokat vetett papírra. 1684-től 1697-ig — írják a tanácsosok — Gössinger négyszázezer forintnál jóval többet költött hajókra, felszerelésekre és a hajósok fizetésére! De senki sem tudja, mit vett, senki sem tudja, hova lett a rengeteg hajózási cikk? *Gössinger* azt állítja ugyan, hogy a háborúban sok elpusztult, de bizonyítani nem tudja! A hajózási hivatásban rémítő nagy a zavar; mindenki a maga hasznát keresi, tömegesen adják el, vagy használják fel a hajókat, s a számadásokban nyomát sem találja az ember. Mióta *Ehrenthal* ez a végtelenül becsületes ember meghalt (1692) s a legfőbb hajózási hivatalt is Gössingerre ruházták, számadást még nem nyújtottak be.<sup>3)</sup>

A Gössinger ellen emelt vádak eredmény nélkül hangzottak el. A háborús idők különben is másfelé terelték a figyelmet. Ő tehát folytathatta a régi gazdálkodást. S meg is tette. Jelentéseiben egyetlen szót

1) Hungarica fasc. 14,640. „bis in Schwaben befindliche Zillen exhauriret undt entplösset worden!“

2) Közös pénzügyi levéltár: Hungarica 14,640 fasc. Az udvari kamara tanácskozási jegyzőkönyve 1685. febr. 6.

3) „N. Ö. Buchhalters und Raith Rätthe ex offio.“ „da solcher gestalt — írják — die maiste Schiff und Requisitionen in die Verschwendung und Verlust geschrieben werden, ohne dass man auf ein wahres Fundament kommen kann, ob solche effective erzeugt und verhandten gewesen, oder ob sie, und wohin angewendet oder etwo nicht wieder verkauft worden“ etc. Közös pénzügyi levéltár: „Lärnbecheramt“.

sem szól az eladott hajókról, de annál többször emlegeti a vihart, meg az ellenségeket s az általuk okozott nagy károkat. 1689 tavaszán például azt jelenti, hogy 328 hajója van Magyarországon. Belgrádnál a vihar tömördek császári és magánhajót tönkretett! Ezért 298 új hajóra, 18 tutajra s több ezernyi hajófelszerelésre van szüksége.<sup>1)</sup>

Nem annyira a hajók kímélése, mint inkább az ágyúk és a hadiszerek szállítása céljából rendezték be ez időtájt újra a hajóvontatást is. Ezúttal azonban nem a felső-dunai hohenaureket hozták hozzánk, hanem maga a kincstár tartott állandóan lovakat. 1685-ben egyelőre csak *Pozsony* és *Buda* között rendezték be a vontatást ötven lóval. Takarékoság szempontjából egy fogathoz (Zug) — nem mint a XVI. században 10 lovat, — hanem csak háromat alkalmaztak. Minden fogathoz egy postatutajt (Postplötten) vásároltak.<sup>2)</sup> Az ötven ló árát, azaz a 4000 frtot, régi jó szokás szerint, a magyar kamarával utálványoztatták ki *Gössinger* (Oberhauptmann des Veldschöffamts) részére. Ez az összeg azonban nem volt elegendő. 1687-ben vontatás címén, *Gössinger* már 4095 frttal tartozott, pedig ezenkívül 12,860 frt 30 krt kifizetett még 1686-ban! Végre is belátták, amit már a XVI. századi főhajómesterek kézzelfoghatólag kimutattak, hogy a vontatás többbe kerül, mint amennyit a felvontatott hajók érnek. 1697-ben tehát megint abba is hagyták és a vontatólovakat a tábori tüzéségnek adták át.

A vontatásnál jobban bevált az 1687-ben felállított kenyérsütő hajóhad (Schiffbachelor). Ezt az intézményt a fahiány hozta létre. A hadseregek megkapták a gabnát vagy a lisztet, de kenyeret nem tudtak sütni, mert nem volt fájuk. Már 1663-ban az élelemmel együtt fát is szállítottak a seregek részére s minden 96 mérő gabnához hét öl tűzifát s hat kupa (Küfl) só t kaptak a katonák.<sup>3)</sup> Mivel pedig a Dunától nem messze folyt a hadakozás, úgy segítettek a fahiányon, hogy hajókon sütötték a kenyeret, s hajókon szállították a sütéshez a fát, lisztet és só t. Egész kis fel- és lejáró hajóhadat rendeztek így be, melyen csak a hajóslegények száma 500-ra rúgott s az alkalmazottak hét havi zsoldja: 12400 frtot tett ki.<sup>4)</sup> A kenyérsütő-

<sup>1)</sup> Közös pénzügyi levéltár: Hungarica 14,667. fasc. 1689. ápril. A beszerzésekre 23,593 frtot kér!

<sup>2)</sup> Ugyanott: „Specification über Einrichtung des Gegentrübs so von *Ofen* bis nacher *Pressburg* auf 50 Pferd und so-viel Knecht“

<sup>3)</sup> Ugyanott: Hungarica 1663. január 15. „A Generalkriegscommissariatamt“ rendelete.

<sup>4)</sup> Ugyanott: 1687. „Schöffbackwesen“.



flotta 1694-ben 92 hajóból állott, de ehhez még 37-et rendeltek, úgy hogy összesen 129 hajó állott az — úgy látszik — zsidó származású vezető fő: *Levin Potska* (Verwalter) rendelkezésére. Ezek közül a hetes dereglyéken hatvan sütőkályha működött; 3 *Gämbsen*-nek nevezett hajó vitte a lisztet, 25 hatos dereglye a kész kenyeret, 30 „*Kellhammerin*“ hajó a tüzfát.

A Duna tehát ez időben ugyancsak népes lehetett, mert a főhajózási és a tábori hajóhivatal tömérdek hajóján kívül szép számmal úszkáltak Dunánkon a kereskedők hajói és aztán a lármás naszádok, ágyútutajok, gályák stb. is nagyban hozzájárultak hatalmas folyónk benépesítéséhez. A főhajózási hivatalt is teendői mindinkább Magyarországhoz kötötték. 1687-től kezdve már állandóan Pesten volt a székhelye.

A változott viszonyok egyéb újításokat is hoztak magukkal. 1690-ben újra berendezik a szávparti hajóépítési telepeket. Mestereket nem is kellett hozatni, mert maradt itt elég a török világból. Miután a kamarai biztosok megvizsgálták a *Szávát*, *Gössinger* egyelőre 20—30 mester számára rendelt szerszámokat. Együttal pénzt is kért, hogy a kibújdosott és a kóborló hajóépítőket visszacsalogathassa. *Gössinger* így akarta az alsó Dunát hajókkal ellátni. E tekintetben nem volt ugyan hiány, de — mint írja — a viddini és nissai erődítésekhez 200 dunai hajóját szétvágták. Erre a sorsra fog jutni a *Belgrádnál* állomásozó 70 megterhelt hajó is. A szávai hajóépítés tehát nagy szolgáltatokat tehet e vidéken a hadseregnek.<sup>1)</sup>

A XVII. század végén a bécsi arzenálból a gályaeépítést is áthelyezték *Magyarországba*. A nagyszabású pozsonyi arzenál<sup>2)</sup> volt az első, mely Magyarországon készült gályákat bocsáthatott vízre.

A gályaeépítés élén a hirhedt *Assembourg* állott. A pozsonyi munkásokon kívül egy csomó felső-dunai hajóácsot és schoppert küldtek le *Pozsonyba*. Három évig folyt már a munka, mikor rájöttek, hogy *Assembourg* a szegény munkások bérét maga költi el! Börtönbe vetették ugyan, de onnét megszökött, s a szegény mesterek bottal üthették 3696 frtnyi keserves bérüknek nyomát! 1698-ban és 1701-ben meghatóan mondják el, miként juttatta őket a kincstár koldusbótra.<sup>3)</sup>

1) Ugyanott: *Österreich* 17,722. fasc. „Das Schiffwesen in Ungarn.“ Belgrad 1690. aug. 25.

2) Alaprajza megvan a közös pénzügyi levéltárban.

3) Ugyanott: *Österreich* 17,722. fasc. 1698. „*Pressburger Schiffarmaments-Bau*“.

## VI.

## Keleti kereskedelem a Dunán.

A történetírók túlnyomó része, a *Dunáról* azt képzei, hogy az, a nyugatot a kelettel már a középkorban is összekötötte s hogy rajta mint a legolcsóbb s legtermészetesebb úton, élénk átviteli kereskedés folyt. Ma már ez a nézet, főleg *Heyd* kutatásai óta, megczáfoltnak<sup>1)</sup> tekinthető. *Heyd* ugyanis, a középkori levantei kereskedelem történetéről írt nagy munkájában kimutatja, hogy a kelettel sem a német, sem az osztrák városok kereskedői közvetlen összeköttetésben nem állottak, hajóik a Dunán lefelé, Magyarországnál tovább sohasem jutottak, s hogy végül a német kereskedelmi forgalomban szereplő keleti árucikkek: vagy az olaszok vagy a flandriaiak közvetítésével kerültek oda.

Keleti kereskedelemről a *Dunán* tehát, csakis attól az időtől fogva lehet szó, amióta a török Magyarországot meghódította, sőt amikor itt a török uralom megszűnt, azzal együtt, a keleti kereskedelemnek is, igen sokára vége szakadt. Hogy ez az összeköttetés a kelettel, a németek szemében mennyire új és szokatlan dolog volt, mutatja az, hogy noha a törökök kereskedelmi szerződés elől sohasem zárkóztak el, sőt azt maguk ajánlották föl, a bécsi udvar arra — nem lévén ugrás a természetben — sokáig következetesen visszautasítóláig felelt.

A török szultánok, már I. Ferdinánd és Miksa idejében, a békealkudozások folyamán, előnyös ajánlatokat tettek, a régi szabad „traffico“ visszaállítására, sőt a szabad kereskedés elfogadása esetén bizonyos évi összeg fizetését is megajánlották! — azonban e reánk nézve is végtelenül fontos ajánlatokat, politikai hadi és vallásos szempontokból a XVI. században mindig visszautasították.<sup>2)</sup>

I. Ferdinánd némely tanácsosa még azt is meg akarta tiltani, hogy a hódoltságiak és egyéb magyar kereskedők *Bécsbe* jöhessenek áruvásárlásra. E helyett azt a rendet óhajtották behozni, hogy a bécsi kereskedők menjenek *Győrbe*, s a hódoltságiak *Győrnél* tovább ne bocsátassanak. Ha ez a terv létrejön, Magyarország kereskedelme s a magyar kamara jövedelme szépen fölgyarapodott volna. Azonban a bécsi kereskedőknek is volt magukhoz való eszük, s hamar megsejtették minő veszedelmet rejtene magában ez az újítás, városukra és kereskedelmükre nézve. 1543. év december havában tehát a polgármester s a

<sup>1)</sup> Lásd *Századok* 1892. évf. 720—23. stb. I. *Meltzl Oszkár* cikkét.

<sup>2)</sup> Az udvari kamara írja 1615. aug. 14-én, hogy a török részről I. Ferdinánd és Miksa alatt tett kereskedelmi ajánlatok az „*Alle Registratur*“, a *Kriegs- és Hofkanzlei* irattárában találhatók.

városi tanács, a legelőkelőbb kereskedőkkel tanácsra ültek össze, hogy a *Buda* elfoglalásával beállt új viszonyokkal szemben *Bécs* érdekeit megbeszéljék. A tanácskozáson hangsúlyozták ugyan, hogy a magyar kereskedők s főleg a hódoltságiak felbocsátása nagy veszedelemmel jár, másrészt azonban azt is kimondották, hogy a magyar kereskedők kitiltása egyértelmű volna *Bécs* végromlásával!<sup>1)</sup> Oda lesz a kamarának s a városnak nagy jövedelme, elpusztulnak a nagy tárházak, kiköltöznek a nagykereskedők s minden hanyatlásnak indul.<sup>2)</sup> Kérve kéri tehát ő felségét, hadd jöjjenek *Bécs*be ezentúl is a magyarországiak jó marháikkal és egyéb árúkkal; a bécsiek a mostani viszonyok között amúgy sem mernek Magyarországra menni s ha akadna is köztük egy-két bátrabb legény, a ki árúit levinné, a jövedelem elveszne *Bécs*re nézve. Az esetleges bajoknak óvó szabályokkal fogják elejét venni. Számon tartják „a magyar s más efféle gyanús embereket;“ bejelentik a polgármesternek; s magyar nyelvet beszélő hivatalnokokat fognak tartani!

A *Bécs* városát meg a kincstárt fenyegető veszedelem arra bírta Ferdinándot, hogy a magyaroknak meg a hódoltságiaknak (alföldieknek) továbbra is megengedje a *Bécs*be jövetelt; az az kegyesen belényugodott, hogy ezentúl is *Bécs* maradjon a transito-kereskedésnek góczpontja. Arra azonban már nem lehetett rábírni, hogy a törökkel állandó kereskedelmi szerződést kössön. Pedig egyik a másiknak természetes következménye, sőt mondhatjuk, elengedhetlen föltétele volt.

Közös egyezés híján, hallgatagon mégis bizonyos megállapodás jött létre a török és Ferdinánd alattvalói között. A török szabad utat engedett felső és kelet Magyarország valamint a hódoltság kereskedőinek egészen a *Váczi révig*. Ferdinánd és utódai viszont megengedték, hogy a hódoltsági kereskedők *Bécsig* vihessék árúikat, vagy *Bécsbe*

<sup>1)</sup> Közös pénzügyi levéltár: Österreich 18579. fasc. 1543. decz. 8. „und alles wesen in ganzen landt in zerruthlichkait und abfall khamb, sich auch die Stett selbst beschwerlich erhalten“ etc. Még rikitőbb színekkel festi a bekövetkező romlást az 1543. nov. 27-i felterjesztés: „ob der Viechtrieb und andere Handtirung von den Hungern so nun laider in *Türckhen* gwaltsam sein, heer gen *Wienn* undt andere Fleckhen in diesem Landt gestatt, oder ob die Marckt hinabwerts, und wohin gelegen werden sollen?“

<sup>2)</sup> Ugyanott: Geheime Gesandschafts-Acta, Turkey 1523—1748. „dadurch wurde strackhs die *Niderlag* furnemblich dieser Stat *Wienn*, davon ir maist einkhumen ist, gar entzogen, die manschaft geschmellert, und sich die burgerschaft aintziger waiss aus der Stat ander orten niderthun, und ir norung suchen nach ir gelegenhait, daraus volget gewisslich dass gemaine Stat weiter khain einkhumen hette, derhalben auch nit muglich wäre ainicherlay steuer, wacht, robatt, forsteen, gepey noch ichtes anders notwendigis aus unsemr sekhl verer zuerrichten noch zubezallen“ etc.

jöhessenek bevásárlásra. A felvonulás, a marhahajtás kivételével, természetesen szekereken esett meg. A kereskedők túladván áruikon, Bécsben hajókat vettek, áruikat szekereikkel együtt azokra rakták, s evezve jöttek a váczi révig. Ott ismét szekereikre ültek, s úgy folytatták útjukat. Csak akik a dunaparti városokba: *Budára, Pestre, Belgrádba* stb. tartottak, folytatták az utat tovább is hajón.<sup>1)</sup>

Kereskedelmi hajók vontatása Bécsig nem igen volt szokásos; jobbra csak a közelebb eső vidékekről vontatták fel a hajókat. Kivételt csak akkor tettek, ha élő halakat szállítottak Bécsbe. A török kereskedők, s a török basák könnyebben jutván vontatókhoz, a fölfelé vontatást is meglehetősen gyakran üzték. *Komáromnál* tovább azonban nem igen mentek áruikkal. Amit *Bécsbe* szántak, vagy amit onnét hozattak, azt többnyire rácz kereskedőkre bízta. A kereskedésnek ez a módja egészen a tizenhatéves török háború kitöréséig tartotta magát.

A tizenhatéves török háború idején a dunai hajózás meglehetősen veszedelemmel járt. A kereskedők nem mehettek áruikkal a váczi révig; a szabad közlekedés az ország déli és keleti részével szünetelt. Az erdélyi, nagyvárad, debreczeni és felsőmagyarországi kereskedők, akik eddig *Bécsben* vásároltak, s *Váczig* hajókon ereszkedtek alá, egészen elmaradtak. Az utak bizonytalansága és a költségek nagysága miatt, mindannyian *Lengyelországban* és *Sziléziában* szerezték be a szükséges árukat.<sup>2)</sup> A viszonyok a zsitvatoroki békekötés (1606) után sem javultak, mert a váczi révig terjedő utat nem tették szabaddá.

Az általános hanyatlás mindinkább égető szükségé tette, hogy végre-valahára állandó kereskedelmi szerződést kössenek a törökkel. Ez a várva-várt szerződés 1615-ben csakugyan létrejött. *Gallo Caesar* császári követé az érdem, hogy sikerült a törökkel olyan kereskedelmi egyezséget kötni, amilyennel a nyugati nagy nemzetek már régen éltek. Mahomet Musztafa szultán a proféta halálának 1027 évében (Tsomazil Ahir hónapban) adta ki *Ahd Náme*-jét, melyben a II. Mátyással kötött szerződést a világ tudomására hozta.<sup>3)</sup> A terjedelmes szerződésnek 9. és 10. pontja szerint ezentúl szabad az út szárazon és vizen *Konstantinápolyig*. Mindkét fél kereskedői, útlevelel ellátva, mehetnek arra, amerre nekik tetszik. A török végvárakban és harminczad hivatalokban azonban elő kell mutatniok az útlevelet. A hég

<sup>1)</sup> K. p. t. Österreich, 18579 fasc.

<sup>2)</sup> Köz. pénz. lev. Geheime Gesandtschafts-Acta, a bécsi udvari kereskedők feliratában.

<sup>3)</sup> Egykorú másolatban megvan a közös pénzügyi levéltárban.

és a harminczados aláírja az útlevelet, de a kereskedőktől egy fillért sem vehet! A török városokban kereskedelmi ügynököket tarthat a császár. Ezek az ügynökök viszont janicsárokat és dragomanokat tarthatnak; pörös ügyekben a bíróságban részt vesznek. A kádi csak 50 tallérnál csekélyebb összeg ügyében ítélhet.

A kelet megnyitása a szabad kereskedés kimondása nemcsak hazánkra, hanem az egész német birodalomra nézve kiszámíthatlan jelentőségű eseménynek tetszhetik. Az egyezség létrehozói joggal várhatták, hogy általános meglepéssel és örömmel veszik majd tudomásul. E feltevésükben azonban keserűen csalódtak. Semmi sem jellemzi jobban e korszakot, mint az, hogy az új szerződés kiszámíthatlan előnyeit meg sem értették; lelkesedés helyett, azt, részben közömbösséggel, részben pedig ellenséges indulattal fogadták. Az a fölfogás amely a törökben csak a pogányt látta, veszedelmet látott abban, ami kiszámíthatlan haszonnal kecsegtette a birodalom kereskedőit. És nem akadt kereskedő vagy államférfiú, a ki korának előítéletein felül-emelkedve, fölvilágosította volna a tömeget, hogy az új s eddig egyetlen kereskedelmi szerződésnek, nem annyira a török, mint inkább a birodalmi kereskedők vehetnék legtöbb hasznát. Nem akadt senki, aki megértette volna, hogy az a busás nyereség, amit a hollandi és velenzei kereskedők a német árucikkeknek keletre szállításával eddig besöpörtek, ezentúl nekik juthatna és transitó helyett egyenes kereskedést üzhethének a kelettel.

A német birodalmi választófejedelmek csak immel-ámmal vették tudomásul az új egyezség kihirdetésére vonatkozó rendeletet! Kevesen vannak a szent birodalomban — írják 1616. júl. 4-én a császárnak — a kik keleti kereskedelemmel foglalkoznak, de ha éppen tetszik kihirdethetik a szerződés 9. és 10. pontját! E korlátoltság láttára valami okos ember 1616. aug. 20-án e sokat jelentő szavakat írta a választó fejedelmek levelére: „mit sonderbaren fleiss ad futuram memoriam aufzuheben!“<sup>1)</sup>

Még érdekesebb és jellemzőbb a bécsi kereskedők magatartása. Az új szerződés őket érdekelte volna legközelebről, s ők húzhatták volna abból a legnagyobb hasznot. S mégis, csodák csodája, hallani sem akartak arról! Amikor a szerződés megkötésének első híret vették, szinte elrémültek attól a fenyegető veszélytől, hogy a török kereskedők ezentúl *Haimburgig* jöhetnek fel a *Dunán*! Ha ez megtörténik — írják a bécsi udvari kereskedők — rengeteg veszély, sőt végromlás fenyeget mindnyájunkat! Oda lesz Bécs

1) A bécsi csász. és kir. udvari házi és állami levéltárban.

kereskedelme Magyarországgal! Mit ér nekik a szabad út Törökországba? hiszen egyikük sem mer odamenni! Maradjanak csak a törökök ezentúl is *Budán*, a magyarok és rácok majd felhozzák áruikat, az övéket meg leviszik török területre. Így aztán consulokat sem kell tartani!<sup>1)</sup>

A bécsi kereskedő világ feje: *Ferrari Sándor*, akit a török kereskedelmi ügyekben legjártasabbnak tartottak, még élesebben írt az új szerződés ellen. Az udvari kamarához intézett fejtegetéseiben még a Habsburgoknak százados hagyományát is élire állította. Szerinte ez a hagyomány, a török részről felajánlott mindenféle kereskedelmi egyezség rideg visszatartásából állott. Ezt a hagyományt kell szemelőtt tartani most is, úgy mond, ha a kereszténység (az az Bécs) érdekeit nem akarjuk kockázra tenni!<sup>2)</sup>

Az udvari kamara ajánlatára a bécsi udvari kereskedők és a *Niederlag* igazgatói 1615 október havában idős *Henckel Lázár* házában közös tanácskozássra gyűltek össze, hogy a teendőket megbeszéljék. Mellesleg mondva, az összegyűltek névsorából azt látjuk, hogy akkor Bécs legjelentősebb kereskedői, meg a *Niederlag* igazgatói nem *bécsiek*, hanem *nürnbergi*, *augsburgi* és más birodalmi városokból való czégek képviselői voltak! Az összegyűltek tanácskozásáról fölvevett jegyzőkönyvben először is a kereskedés általános hanyatlását konstatálták. Ideje már — írják — hogy a kereskedés fölvirágoztatásáról s *Bécs* lehető emeléséről végre komolyan gondolkodjanak. Mióta *Buda* török kézre került a kereskedés terén bizonyos megállapodott szokás jött létre. A most kötött szerződés helyett, ezt a felszázadnál idősebb szokást kellene újra életbe léptetni. Eddig ugyanis az volt szokásban, hogy a *pozsonyi*, *komáromi*, *győri*, *váci*, *budai*, *pesti*, *ítúri* és *simándi* kereskedők *Bécsbe* utaztak, s a „*General Niederlag*“-ban kiválasztották a törökök részére szükséges árukat és hajókon török területre vitték. Aztán odalent török árúczikkeket vásároltak s azokat Bécsbe hozták. Maguknak a törököknek azonban sohasem volt szabad a magyar király területén bevásárolniok! Az *erdélyi*, *nagyvárad*, *debreczeni* és *felső-magyarországi* kereskedőknek török területen át *Váczig* szabad és biztos útjuk volt. *Vác* és *Bécs* között a *Dunán* olcsón és kényelmesen hajózhattak. Ha a török területen át *Váczig* újra biztosítanák az út szabadságát, a kereskedés a régi megszokott s biztos mederbe terelődne. Ezt és egyedül ezt kellene a töröknél kivinni! Mert amit ő felsége most tudomásunkra hozott, hogy t. i. a törökök

1) Közös pénzügyi levéltár: Österreich 18579. fasc.

2) K. p. l. Geheime Gasandschafts-Acta, Ferrari Sándor bécsi nagykereskedő az udvari kamarához. 1615. aug. 21.

ezentúl *Haimburgig* hajózhatnak, Bécsre nézve fölötte káros és veszedelmes. A törökök ugyanis *Pozsonyba* és *Haimburgba* szállítanak áruikat, s ott végeznék a bevásárlást. A bécsieknek tehát *Haimburgban* árúházakat kellene felállítaniok. Pedig eddigelé még magyar kereskedők sem vásárolhattak *Haimburgban*, hanem *Bécsbe* kellett jönniök. Konstantinápolyból selymet, gyapotot, szőnyegeket s fűszereket szoktak hozni. De a bécsiek mindezeket a velencei és a német birodalmi kereskedőtől is megkapják. S ha ezentúl a törökök fogják szállítani, őfelsége kincstára elesik a vámoktól, a lakosok a szállítás jövedelmétől, a kereskedők meg a haszontól, és megszűnik az *Olasz* — és a *Németországgal* üzött élénk kereskedés. Bizonyos dolog, hogy a török szívesen jönné *Haimburgba*; az is bizonyos, hogy ott hamarosan megvetné lábát, ám a bécsi kereskedők még *Budára* sem mernek menni, annál kevésbbé Konstantinápolyba! Mire való tehát és kinek használ az új szerződés?<sup>1)</sup>

A bécsi kereskedők egyoldalú jelentése és elkeseredett lármája azt eredményezte, hogy 1618 őszén a konstantinápolyi császári követet megbízták a dunai szabad hajózás részleteinek megkötésével, illetve az eredeti szerződés megváltoztatásával. Csak most, három évvel az eredeti egyezés megkötése és kihirdetése után, kérdezték meg a magyar kamarát, miféle véleménye van a szabad hajózás felől?<sup>2)</sup>

II. Mátyás halála, a harminczéves háború és a Bethlen-féle fölkelés kitörése jó időre háttérbe szorított minden kereskedelmi ügyet. A főntebbi mozgalomnak azonban megvolt az az eredménye, hogy ezentúl a későbbi békekötéseknél még kevesebb súlyt fektettek a törökkel kötendő kereskedelmi egyezségekre. Hetekig tárgyaltak és vitatkoztak olyik békekötésnél a kölcsönösen adandó ajándéktárgyak felől, de a gazdasági és kereskedelmi érdekek biztosításáról egy szót sem emeltek. Hogy többet ne említsünk, kedvező viszonyok között megkötik a vasvári békét és a kereskedelem kérdését szóba sem hozzák. Csak utólag mikor *Leslie* gróftot Konstantinápolyba küldték, 1665. év december havában sikerült erre vonatkozó császári beratot kieszközölni.<sup>3)</sup>

Ez a magyar kereskedelemre nézve fölötte fontos, de eddig nem

<sup>1)</sup> Ugyanott, a bécsi *Niederlag* igazgatói az udvari kamarához.

<sup>2)</sup> Ugyanott, 1618. szept. 22. „*liberac navigationis negotium*,“

<sup>3)</sup> A bécsi csász. és kir. házi udvari és állami levéltárban: „*Tradottione del Berat ó diploma del' Imperatore Ottomano sultan Mehmet Chan dato ad istanza dell' Eccmo signr. Conte di Leslie ambasciadore straordinario di Sua Mat. Cesarea pel il libero commercio de' mercanti per Turchia*. Scritto su'l fine del mese Gemaziuluła l'anno 1076. al principio del mese di Dicembre 1665. Nell' Imperial residenza di Constantinopoli.“ Egykorú hivatalos fordítás a török eredeti mellett.

méltatott diploma az 1615-i szerződés alapján készült. Miként az előbbi, úgy ez is teljesen szabaddá teszi a dunai hajózást. A császár zászlója alatt evező hajók főtartóztatás nélkül mehetnek s jöhetnek. Útközben csak addig tartják őket vissza, amíg a bégek és harminczadosok az útleveleket láttamozzák. A láttamozzásért egy fillért sem kell fizetniök. A határvám, amit a kereskedők akár *Belgrádban* akár *Konstantinápolyban* fizethettek, három százalékban állapított meg.<sup>1)</sup> Ennyit fizettek a törökkel szerződéses viszonyban levő többi európai nemzetek is. A kereskedők pörös ügyeiben a császári követ vagy consul ítél. A török területen meghalt kereskedők javait, a mennyiben I. Lipót alattvalói voltak, szintén a császári követ veszi magához.

A *Leslie* gróf kötötte szerződés, bár a politikai viszonyok nem nagyon kedveztek neki, fölötte élénk lendületet adott a dunai hajózásnak. A dunaparti városok, főleg *Pozsony* és *Komárom* harminczad-jövedelmének gyors és jelentős emelkedése, kétségtelen jele a nagy forgalomnak.<sup>2)</sup> Most már a bécsiek sem kifogásolták, hogy a belgrádi török alattvalók s más rácz kereskedők egyenest Bécsbe menjenek árúikkal. A bécsi hajósok előtt is szabad lön az út a török területre, s ők éltek is az alkalommal.

De mi haszna volt e megélénkült forgalomból a közjónak? Jóformán semmi, mert a *Leslie*-féle szerződés alapján létesült keleti monopóliumként üzte a keleti kereskedést:

(Folyt. köv.)

1) „Che li mercanti sudditi dell'Imperatore de Romani et della casa d'Austria et del rè di Spagna, come li mercanti di Fiandra, et degl'altri paësi adesso sottoposti possino liberamente et con sicurezza andar et venire con li loro vascelli, mercantie et contanti alli paësi del mio Imperio sotto la bandiera dell'Imperatore de Romani con pagare delle mercantie che venderanno trè per cento di gabella“ etc.

2) A komáromi harminczad jövedelme 1664-ben 3310 frt 92 kr. volt, 1665-ben már 7752 frt, 1670-ben pedig 11,541 frt. A győri harminczad bevétele 1660-tól 1670-ig 211,958 frt, a pozsonyié ugyanez idő alatt 108,396 frt, az óvárié pedig 178,005 frt volt.