

HAJÓ-ÉPÍTŐK TELEPÍTÉSE MAGYARORSZÁGBA A 16., 17. ÉS 18. SZÁZADBAN.

IRTA: DR. TAKÁTS SÁNDOR.

I.

Ha a 16. és 17. század kisebb-nagyobb építkezéseit figyelemmel kísérjük, arra a tapasztalatra jutunk, hogy iparosokat s mesterembereket még a jelentéktelenebb munkákra is külföldről hozatnak. Várainkat majdnem kivétel nélkül olasz és németalföldi építőmesterek építik, olasz és német kőművesek, kőfejtők, ácsok, lakatosok, kovácsok, mészégetők, árokásók dolgoznak. Még az ipar és mesterségek terén leginkább számottevő Pozsony városába is olasz és német mestereket hozatnak, mikor I. Ferdinánd és később a 17. század közepén, III. Ferdinánd uralkodása alatt a királyi palotát építik. Mindezen jelenségekből világosan kiolvashatjuk, hogy a török hódoltság s az örökös háborúk a mi régi iparosaink és mesterembereink között nagy pusztítást vittek véghez. A hiány pótlásáról egyelőre szó sem lehetett, mert az általános elszegényedés mindig súlyosabb és súlyosabb lőn, az építő ipar teljesen pangott s így a mesterek megélhetésre nem igen számíthattak.

Hajó-építő iparunk még a török hódoltság előtt is jelentéktelen volt. A hajó-építő ipar felvirágozásához ugyanis nem elegendő a hajózható folyóknak és a szükséges faanyagnak bősége. Azon a czímen, hogy hajózható folyóink és elegendő erdeink voltak, még nem állíthatjuk, hogy hajó-építési iparunk is volt. A hajóépítéshez ugyanis kikészített vasneműek és különféle szerszámok is kellettek s ezekben — mint tudjuk — három századon át nálunk a hiány állandó volt. Kisebb deszkákat s hajóbordákat ugyan fejszéssel is lehet készíteni, *de már a nagyobb hajókhoz szükséges hosszú deszkák előállításához kiválóbb szerszámok kellettek. S ilyenekben nem csak nálunk mutatkozott hiány, hanem még az ipar terén jóval előttünk járó örökös tartományokban is.* A bécsi arsenálba három századon át állandóan Olaszországból hozták a fűrészeket, szerszámokat és a mestereket. S a jelentések azt mondják, hogy a hosszabb hajódeszkák készítéséhez csak az olasz fűrészesterek

értenek. Az ilyen mesterek készítette deszkákról azt mondták, hogy olasz módra vágott deszka.

Mivel az ilyen olasz mesterek s olasz fűrészek igen sokba kerültek, *sok régi hajó-építő telepen ősi módra baltával készítették a deszkát.* Így 1594. február 23-án Mátyás főherczeg írja, hogy a *naszád-deszkák készítéséhez sajátságos fűrészek kellenek* s mivel az e fajta szerszámokkal nem mindég rendelkeznek, még a gmundeni sókamara erdeiben is fejszékkel is szokták a deszkát készíteni; de ilyen módon a főtörzsekből *kétharmaddal* kevesebb deszka készül, mint ha fűrésznélék.¹⁾ Közel egy századdal később, 1691-ben olvassuk, hogy *Ebensee-ben sok hajót készítenek, de mivel itt fűrészmű nincs, csak fejszékkel dolgoznak, így azonban egy szálfából csak két deszkát tudnak készíteni!*²⁾ Két gyökereztül kiásott óriási fából ezen mód szerint két „*Saimb*“ nevű deszka, két „*Föllen*“ nevű deszka, 14 fenékfa és a gyökerekből 38 pár hajóborda készül.³⁾

Ha már az örökös tartományok legvirágzóbb hajó-építő telepei szerszám dolgában így álltak; gondolhatjuk, minő viszonyok voltak a kiélt és kipusztított Magyarországon. Bizony-bizony még a 18. században is nagynehezen találnak a mármarosai hajó-építéshez egy-két cigányt, akik a szükséges szegeket és vasneműeket készítik. Az erdélyi hajó-építő telepeken meg még a 18. században is csak *faszegekkel* tákolták össze a hajókat. Az ilyen módon készült hajókat *erdélyi módra* épült hajóknak hívták s az a rossz tulajdonságuk volt, hogy nagyobb megterhelésnél szétmentek.⁴⁾

Nálunk, hol oly könnyen dobálóznak a felületes jelszavakkal és számokkal, a hajóépítéssel járó nehézségeket nem igen szokták figyelembe venni. Egyes írók a viszonyok ismerete nélkül, hihetetlen könnyelműséggel világgá bocsájtják, hogy ennyi és ennyi hajó-építő telepünk működött ősidők óta! Aztán a valóság nyílt meghamisításával elmondják, hogy kitűnő hajó-építő mestereink voltak, kiket még külföldre is kivittek. Persze az ilyen merész állításokhoz a bizonyítékokat elfeledik felsorolni! Elfeledik, mert ilyen bizonyítékaik nincsenek is.

Hogy a közkezen forgó könyveink badar állításaira rámutassunk, szólunk kell a régi magyar hajó-építés pozitív emlékeiről; szólunk kell azon *telepítésekről*, melyeknek segítségével a 18. században a hajó építést fellendíteni igyekeztek.

1) Közös pénzügyi levéltár: Österreich, 16787. fasc. Erz. Mathiasen Verordnung.

2) Ugyanott, 13890. fasc.

3) Ugyanott: Specification, was zu Erbauung einer Sechserinzillen zu Ebensee nöthig.

4) Ugyanott, Hung. 14898. fasc. 1724. febr. 17. Octavius Dörtsch szegedi sóellenőr jelentése az udvari kamarához.

A hajó-építés felendülését természetes okok szokták előidézni. Ott, hol jó vízi-utak vannak s állandóan szállításra van kilátás, a hajó-építés is hamar felvirágzik. A külföldön is; meg nálunk is leginkább a *sókereskedés* teremti még a hajós-ipart. Bizonyos, hogy úgy a mármarosi, mint az erdélyi só szállítása maga után vonta a hajó-építés fellendülését is. A Maroson, Szamoson és a Tiszán csakugyan ősidők óta jártak honi hajók. Azonban a török betelepülése a régi viszonyokat itt is felforgatta. A só-hajók a Tiszán és a Maroson a hódoltság miatt csak igen kis darabkán járhattak szabadon. Aztán a Marost és a Szamost a gátos és a pokol-malmok építésével hajózhatlanná tették. A Tiszán meg az elzártyosodás és elmocsarasodás következtében mélyebben járó hajókat nem használhattak s így a 16. és 17. században a só-t is *szálakon* vitték odább. A szálak összeállításához és kipallózásához nem nagy mesterség kellett. Aztán a szálak alkalmazásának az az előnye is megvolt, hogy magát a faanyagot is eladhatták; tehát az esetleges visszavontatásról sem kellett gondoskodni.

Tudjuk, hogy a mohácsi veszedelem előtt az alsó Duna mentén végházaink legfontosabbjai a folyó tulsó partján állottak. Ezekbe tehát csakis hajók segítségével lehetett bejutni. Ezen végházak élelmezéséhez, a katonaság és a munitio szállításához igen sok hajó kellett. De maga a védelem is megkívánta, hogy elegendő fegyveres hajó álljon itt, mivel a török is hajókon jött fölfelé s a feljövetelt és az esetleges hidverést csakis hajókkal lehetett megakadályozni. *Ime ezek a természetes okok teremtik meg a Száva és a Dráva alsó partjain a naszádhajó-építés gyorsan fellendült iparágát.* Pompás tölgyerdők álltak itt s ami szeg, iszkába és más vasnemű eszköz kellett a hajó-építéshez, azt Steyerből és Krajnából a folyóvizeken kényelmesen lehozhatták.

Amint a török a Száva és a Dráva mentén lábát megvetette, a régi hajó-építő telepek a magyar király számára elvesztek. A török kitűnő faanyagot és jeles mestereket találván ott, naszádjait ezentúl állandóan e vidéken készítteti. Az 1531. évben Bakics Pál jelentése szerint a török a Száva partján rengeteg faneműt halmoztatott össze, s a magyar király volt mesterei vezetik a hajóépítést.¹⁾ Azontúl a török több mint másfél századon át itt csináltatta naszádjait; s csupán a vasneműeket hozatta Boszniából²⁾. Mikor e terület újra a magyar király hatalma alá került, még mindég akadtak ott hajó-építő mesterek, s

1) Haus- Hof- und Staatsarchiv Hungarica, Bakics-jelentése 1531. okt. 7. „et duo ex magistris Mattis vestrae profecti sunt ad Turcos, qui cum certis Turcis parant leves galeas“ (t. i. naszádokat).

2) Közös pénzügyi levéltár, Österreich 1772. f. n. „Das Nagelwerck und Zillenklämpf wie es die Türken gebraucht, und meistens in Possnia mächen lassen“ etc.

Göttinger, a császári hajóhivatal főmestere 1690. augusztus 25-én azt ajánlotta, hogy e mestereket össze kell gyűjteni, s a török példája szerint¹⁾ ugyanott hajó-építési telepeket kell létesíteni.

A Száva és a Dráva mentében volt hajóépítési telepek elvesztése hadi és gazdasági szempontból is jelentékeny csapás volt Magyarországra. Hadi szempontból nagy kár volt ránk nézve, mert a török annyi naszádot készíttethetett, amennyire csak szüksége volt; s így dunai haderejét aránylag könnyű szerrel hatalmassá tehetete.²⁾ S mivel-hogy Magyarország birtoklása attól függött, hogy a Dunán ki uralkodik, a török nagyon jól számított, mikor régi naszádéptő telepeinket a maga számára elfoglalta és fenntartotta.

Gazdasági szempontból Magyarországra nézve igen fontos volt, hogy a török betelepülése után, a király hova helyezi át, s hol rendeztetí be a naszádéptési telepeket? Ha ugyanis hazánkban rendezik be az új telepeket, tömérdek pénz jön az országba, sok ember jut jövedelmező foglalkozáshoz, s egy régi iparágunk tönkre nem megy.

A naszádéptő telepeknek létesítése azonban nálunk csakis naszádéptők telepítésével lett volna lehetséges. *A Duna mentén levő városainkban ugyanis sem hajóépítők, sem elegendő ác- és kovácsmestereink nem voltak!* Ferdinánd és tanácsosai arra meg nem gondoltak, hogy a Dráva és a Száva partjain levő hajóépítő mestereket valamelyik dunai városunkba teleptsék. Pedig az ilyen telepítés 1527-ben még könnyen ment volna. A többi között például Bakics Pál többször ajánlotta az ilyen hajóépítők telepítését. Aztán Dessewffy János pozsegai főispán (Ferdinand híve) 1527-ben szintén megírta a királynak: „haberem plures homines, qui hujusmodi naves optime facere sciunt“! ³⁾ De a telepítés azért még sem történt meg.

Azt a körülményt, hogy a Duna mentén lévő városainkban hajó-építő telepek sem a mohácsi veszedelem előtt, sem azután nem voltak, igen könnyen megmagyarázhatjuk. A mint e folyóiratban már kifejtettük,⁴⁾ dunamenti városainkban a hajóépítési ipar fellendülését Bécs városának *Stapelrecht*-je, azaz árúlerakási joga akadályozta meg. A felső Dunáról és az összes mellékfolyókról jövő hajók ugyanis csak Bécsig jöhettek. Itt a hajókat kiürítették, s az osztrák hercegek ősrégi joga

¹⁾ „welche den Türken allè Schüff und Schüffmitlen gebaut, zu bedienen umb ainen dergleichen Schüffpau aldorten einzurichten“. (K. p. I. Hung. 14667. fan.)

²⁾ Haus- Hof- und Staatsarchiv, 1530. szept. 2-án a hadi kommisszáriusok és a tanácsosok jelentik Ferdinándnak, hogy *a török minden hatalmát a vízre viszi és a vízen fejti ki!*

³⁾ Haus- Hof- und Staatsarchiv, Hungarica.

⁴⁾ *A Dunai Hajózás* a 16. és a 17. században. (Öt közlemény.) *M. Gt. Sz. VII* (1900). 97 és kk. l.

alapján (Schiffrecht) az üres hajókat a *lärnpecheramt* beváltotta. A nevezett hivatal a beváltott hajókat aztán ismét eladta, még pedig jobbra magyarországi kereskedőknek, a kik tehát Bécsben nemcsak árukat, de azok elszállítására alkalmas hajókat is potom áron kaphattak.

A bécsi *lärnpecheramt*-nál kiki olcsó pénzért annyi hajót kaphatott, amennyit csak akart. A 17. század utolsó évtizedéről reánk maradt kimutatás szerint ugyanis tizenegy év alatt a *lärnpecher* hivatal 15643 hajót váltott be. Amint e számból láthatjuk, maga a *lärnpecher* hivatal Magyarország összes kereskedőt hajókkal bőségesen elláthatta. Pedig ezen hivatalon kívül még az élelmezési és a csász. és kir. legfőbb hajózási hivatal is tömérdek hajót hozott Magyarországra.

Uralkodóink és főuraink — amint I. Miksa császár írja 1517-ben — hajó-szükségleteiket rendszeren Bécsben szerezték be!¹⁾ Nekik még a vízi jogért járó díjakat is elengedték. Ha Magyarország háborút viselt, uralkodóinknak első dolguk volt, hogy Bécsben a szabad hajóvásárlást biztosítsák. Így a II. Lajos és Ferdinand főherceg között létrejött egyezség egyik pontja így szól: „*Committat sua Serenitas* (t. i. Ferdinand), *ut sit liberum cuique emere naves per Austriam et Germaniam ut antea fuit, maxime propter hanc necessitatem communem*“!²⁾

Amikor a trónra I. Ferdinánd került, ilyen engedélyre szükség nem volt. A felülről lefelé igyekvő hajókat ha Bécsben megállították is, legnagyobbbrészt mégis Magyarországra jutottak. A különféle dereglyék, só-hajók, híd-hajók, katonaszállító hajók stb. oly számban jöttek alá, hogy mi sem volt könnyebb, mint hajóra szerttenni. A 16. és a 17. században az üres hajók a Duna mentén olyan olcsón keltek, hogy aki épületfát akart venni, csak hajót vásárolt, s azt szétütötte. A katonaság a szétvert hajókat fűtésre is használta. Általánosan bevett szokás volt az is, hogy a meghalt katonáknak s családtagjaiknak hajót engedtek át koporsó készítésre.

A bajorországi dunai hajóépítés felvirágozása és a gmundeni sókamarára területén levő hajóépítő telepek fellendülése a hajók árát fölötte olcsóvá tette. Mivel pedig a hajók visszavontatása nagyon sokba került, a lefelé tartó hajókon mindenki túladni igyekezett. A hajó-bőség és olcsóság közepette szó sem lehetett arról, hogy a mi fában, szerszámokban és mesterekben szűkölködő dunamenti városainkban hajó-építő telepek létesüljenek. A felülről jövő verseny ugyanis hamarosan tönkretette volna azokat. Nem kell hinnünk, hogy csak a mi dunamenti városaink szűkölködtek hajó-építőikben. Ott van a virágzó Bécs, melynek

¹⁾ E fontos iratot közöltük a M. Gt. Szemle VII. (1900.) évfolyamában, a 119. lapon.

²⁾ Országos levéltár: Dipl. 36379. sz. a.

kiterjedt kereskedése és népes hajós kompániái voltak, s hajó-építő mestere még sem volt egy sem. S amikor az arsionalban levő naszádokat s gályákat kellett javítani, úgy a 16., mint a 17. században olasz mestereket vagy a felső Duna mentén fekvő városokból és Gmundenből kellett schopper-eket hozatni. Hogy többet ne említsünk, 1528. szept. 4-én jelentik, hogy a Bécsben levő hajók javítására hozzáértő mestereket kell hozatni, mivel itt a hajómunkához értő mesterek egyáltalán nincsenek!¹⁾ Ezért a király 1529. január 25.-én Dominico Burlo-nak meghagyta, hogy 5—6 hajóépítő mestert fogadjon. Ugyanez év, március 31.-én meg De Sara-t bízzák meg, hogy Olaszországban mintegy hatvan hajó-építő mestert fogadjon fel, s küldje őket Bécsbe.²⁾ Az olasz hajó-építő mestereknek illetén való Bécsbe hozataláról százával találhatjuk a rendeleteket az úgynevezett osztrák emlékkönyvekben. A bécsi arsionalban épült gályák ugyanis mind a 16., mind a 17. században olasz mesterek keze alól kerültek ki. A bécsiek azonban ezen olasz mesterektől mit sem tanultak; mert bár két századon át alig volt esztendő, hogy olasz mesterek az arsionalban nem dolgoztak, *bécsi hajó-építőket* még sem találunk ott sohasem. Különben is, ha az olasz mesterek mesterségük titkaiba másokat is beavattak volna, nem kellett volna őket évről-évre Olaszországból Bécsbe csalogatni.

Amint láthatjuk Bécsben az arsionalban volt ugyan olasz hajó-építő telep, de német hajó-építők biz ott nem voltak. S mivel az olasz mestereket sem állandóan, hanem csak esetről-esetre tartották Bécsben, arról szó sem lehetett, hogy a naszád-építő telepeket itt rendezzék be.

I. Ferdinánd először Regensburgra gondolt, ahol már jeles schopper-ek és hajóépítők is voltak, de aztán a fabőség miatt mégis Gmunden, illetve a gmundeni sókamara területén gondolta legjobban berendezhetni a naszád-építő telepeket. Bizonyos dolog, hogy ez a választás nem találomra történt. Gmunden körül hatalmas erdőségek terültek el. A só-főzés és az állandó só-szállítás a hajóépítő ipart virágzóvá tette s a jeles mesterekben itt válogatni lehetett. Az építendő naszádokat a Traun folyón könnyen a Dunára lehetett bocsátani s miután Bécsben felszerelték, akadály nélkül Magyarországra küldhették. A gmundeni kamara területén való naszádépítésnek még az az előnye is megvolt, hogy az elkészült naszádokat sóval megrakhatták s úgy bocsáthatták alá.

1) Közös pénzügyi levéltár: Österreich, 16668. szak. „so alsdann nien andt vorhanden der solcher Schifffarbait geübt undt kundtig wäre die Mangl zu pessern und wenden“!

2) Ugyanott, Österr, Denkbuch 38. köt. 86. lap.

Magyarországra nézve természetesen nagy csapás volt az a körülmény, hogy a naszádépitő telepeket Gmundenben rendezték be. Egy kis jóindulattal és költséggel ugyanis nálunk is megépíthették volna a naszádokat, ha a Száva és a Dráva mentén levő hajóépítő mestereket idejében biztos helyre telepítik. Az 1527. évben ez még könnyen ment volna; mert a naszádépitő telepek még nem kerültek a török kezére. Az 1527. évben Dessewffy János pozsegi főispán s Ferdinánd híve még azt írta Bécsbe, hogy vannak kitűnő naszádépitő mesterei.¹⁾ Dessewffy közvetítésével tehát Ferdinánd jó mesterekhez juthatott volna. Azonban sem ő, sem tanácsosai nem gondoltak arra, hogy a Száva és Dráva mellett levő hajóépítő mestereket valamelyik dunai városunkba telepítsék. E helyett egészen más történt. Pempflinger István felszólítására a király Pozsonyba küldött egy német mestert, hogy egy oda vitt embertől a naszád készítését eltanulja.²⁾ Nem tudjuk, hogy ezen kísérlet eredményre vezetett-e? Annyi bizonyos, hogy Ferdinánd még az 1527. év tavaszán két magyar mestert küldött Gmundenbe, hogy ott a naszádok építését vezessék.³⁾ A következő évben (ápril 4-én) Ferdinánd egy piczi naszád- és sajka-mintát küldött Gmundenbe, hogy a megrendelt naszádokat ezen minta szerint készítsék.⁴⁾ És ez idő után a gmundeni naszádok nagyban készültek. Úgy 1530. július 7-én jelenti Hofer (Salzamtman) Gmundenből, hogy 100 naszád már készen áll, s még 80 munkában van.⁵⁾ Az 1532. év ápril 26-án már ismét egy csomó naszádot rendelnek Gmundenben.⁶⁾ Ugyanez történik 1535. márczius 2-án is.⁷⁾ Az 1537. év február 22-én 40 kettős naszádot rendelnek Gmundenből a Dunára s ugyanakkor Krajnában száz naszádot a Dráva folyóra.⁸⁾ Az utóbbiak jobbra Seldenhofen vidékén készültek, még pedig Gmundenből küldött mesterek vezetése alatt. Ez a dolog annál különösebb, mivel a Dráva és a Száva mentén mestereket még mindig kaphattak volna. A viszonyokkal nagyon is ismerős Bakics Pál épp 1536. február 16-án jelentette, hogy a nándorfehérvári szandzsákban vannak mesterek, akik a naszád, a sajka és a gálya

1) L. fentebb a 84. lapon.

2) Haus- Hof- und Staats-Archiv: Pempflinger jelentése Ferdinándhoz 1527. márczius 9-én Pozsonyból.

3) Közös pénzügyi levélt. Österr. Denkbuch 28. köt. 197. lap. A két magyar mesternek Ferdinánd hetenkint egy font pfenninget, esetleg többet is engedélyezett.

4) Ugyanott, Österr. Denkbuch 33. kötet.

5) Ugyanott, Österreich 1668. fasc.

6) Ugyanott, Österr. Denkbuch 37. köt.

7) Ugyanott, 42. köt.

8) Ugyanott, Österr. Denkbuch 46. köt. 1537. decz. 16.

készítéséhez derekasan értenek.¹⁾ Azonban Bakics hiába írt és fáradozott, a nevezett hajóépítő mesterek betelepítésére nézve mi sem történt.

Az 1537-ben és az 1538-ban Gmundenben épült *kettős naszádok* (Wallische oder toppelte Nassaden) már nem a régi magyar minta szerint készültek, hanem a bécsi arsionalban dolgozó olasz mesterek terve szerinti, a kiknek feje ez időben *Pasculin Neutgero de Rogus* volt. Az újfajta kettős naszádok, vagy olasz naszádok jóval nagyobbak voltak a magyar naszádoknál, azonkívül vitorlavászonból készült „tenda” is volt rajtuk.²⁾ Mennyivel voltak jobbak ez új fajta naszádok a régiéknél, nem tudjuk; de annyi bizonyos, hogy jóval nehezebbek voltak. Érdekes, hogy a török nem követte a naszádépitésben az újítást. Ő megmaradt a régi magyar forma és nagyság mellett; mert ennek az az előnye volt, hogy az ilyen módon készült apró naszádokat könnyen tovább szállíthatták szekereken. Így történt 1540-ben is, mikor Mehemet bég naszádait szekerekre rakatta s így vitette Komárom felé.³⁾

A gmundeni naszádépitésre vonatkozólag megemlíthetjük, hogy a naszád alakját később is gyakran változtatták. Egy-egy olasz vagy spanyol mester ajánlata elégséges volt arra, hogy a régi kipróbált formát teljesen átalakítsák, helyesebben elrontsák. Az 1541. év december havában Ferdinánd ismét egy olasz mestert küldött Gmundenbe (Wellisch-Nassarn Meister) s meghagyta, hogy 50 naszádot az odaküldött új minta alapján készítsenek.⁴⁾ Az 1543. évben Wucherer (Salzamtman) már le is küldte az új alakú 50 naszádot, 12 kettős naszáddal és 150 hídhajóval együtt.⁵⁾ A király ugyanez év február havában Schärnstein vidék lakóinak meghagyta, hogy jól dolgozzanak, mert Gmundenben ez évben sok hajót rendelt. Ugyanez év nyarán (junius 13.) a már elkészült hajókon kívül újra 25 kettős naszádot rendelt.⁶⁾

Az 1541. év őszétől fogva 1554-ig a bécsi arsional élén bizonyos *Alonso Contreras* nevű spanyol állott. Mint előde, úgy ő is átgyúrta a naszádok alakját, és 1551-ben külön mestert küldött Gmundenbe, hogy

1) K. u. K. Haus- Hof- und Staatsarchiv: „carpentarii magistri, qui sciunt naves nazad, sayka et galleres vocatas perficere” etc.

2) Közös pénzügyi levéltár, *Arsional* című fasciculus: „Auszug was an allerley Zeug bei den 28 wallischen Toppelten Nassaden und klainen Nassaden-Scheffen mangelt”.

3) Országos levéltár, Nádasdy levélt. „anditaeque fama discessus Germanorum aliquot nassadis currubus impositis, versus Komaron se movit.

4) Közös pénz. levélt. Österr. Denkbuch 52. köt. 1541. decz. 26.

5) Ugyanott, Österr. 16672. fasc.

6) Ugyanott, österr. Denkbuch 53. köt. 81. lap.

a megrendelt kétszáz naszádot az új minta szerint készítsék.¹⁾ Az újonnan megrendelt 200 naszádon — Spiller Salzamtman jelentése szerint — tíz mester és százhusz hajóépítő legény dolgozott.²⁾

Az 1566. évben, mikor a töröknek pompás hajóhada Esztergomnál állott, Bécsben is mindent elkövettek, hogy hasonló hajóhadat vihessenek a Dunára. Az arsional élén ez időben az olasz *Scobedo Riba de Neyre* állott; ő fáradozott a hajóhad kiállításán. A gályákon kívül a Bécsben levő 90 naszádot kijavíttatta, azután Gmundenben száz új naszádot és 3100 evezőt rendelt. ³⁾ Az újonnan rendelt naszádok formájáról mit sem említnek az egykorú iratok.

Az 1576. évben ő felsége Nicola Bandia-t, (aki hosszú ideig szolgált Magyarországon mint hajóhíd-mester), Gmundenbe küldé, s az ő felügyelete alatt készítették el a két *próba-naszádot*. Az újalakú naszádok úgy látszik beváltak, mert még ugyanazon évben 18-at rendelnek.⁴⁾

A 16 éves török háború kitörésekor a bécsi arsionalban az olasz mesterek, Gmundenben pedig a német naszádépitők lázas sietéssel dolgoztak. Képzeltetjük mennyi munkájuk volt, mikor egyetlen évben (1594) mintegy ezer hajót küldöttek Magyarországra. Az 1595. évtől fogva a bécsi arsional élén *Weidner Ferdinánd* nevű sokat látott és tapasztalt férfit állott, a ki a hadihajózás minden csínját-bínját értette. „Ein kurzes wolmainendes Guetbedunken“ cím alatt kéziratban reánk maradt munkájában ⁵⁾ élesen kikel a hadihajók építése körül eddig divatozott fölületesség és kapkodás ellen; sajnálattal hangoztatja a bécsi arsional hanyatlását, s *meleg elismeréssel szól a magyar naszádokról és a naszádosokról*. Bár a hajók alakjának örökös változtatása nem volt inyére, azért ő is új mintát dolgozott ki. Ezen új hajó-moddellel Weidner szerint egy nap alatt harmincz métföldet meg lehet tenni, s kétszáz embert megbír. Ez az új formájú hajó 1596-ban már állítólag jó szolgálatot tett.

A 17. században, főleg a nemzeti fölkelések korában a dunai hajóhadak szerepet alig játszanak. A bécsi arsionalban épp e miatt alig dolgoznak, Gmundenben meg jobbára só-hajókat és élelem-szállító hajókat készítenek. Naszádok építésére jobbára csak a háborús időkben került a sor; természetesen a jelen (17.) században is állandóan Gmundenben készültek azok. A megrendelések közül csak néhányat

1) Közös pénz. levélt. Arsional, Alonso Contreras jelentése 1551.

2) Ugyanott, Georg Spiller jelentése Gmundenből 1552. febr. 13.

3) Ugyanott, Österreich. 16710. és 16711. fasc.

4) Ugyanott, Österr. Denkbuch 131. köt.

5) Bécsi udvari könyvtár, Nr. 10990.

említünk itt fel. Megjegyezzük, hogy a kettős naszádok e században már „egész naszádok” név alatt szerepelnek, az egyszerű naszádokat pedig fél naszádoknak hívják. Az 1626. évben Gmundenben 200 naszád készült; 1628-ban pedig 20 egész és hat félnaszád.¹⁾ Az 1660. évben 13 egész és 2 fél,²⁾ 1651-ben száz egész és 50 fél naszád épült Gmundenben.³⁾ Az 1663. évben Gmundenből azt jelentik, hogy az utóbbi két-három év alatt 65 egész és 47 félnaszádot küldtek onnét Magyarországra.⁴⁾ Az 1664. évben 70, az 1676. évben 15 naszád készült.⁵⁾ Az 1678. év tavaszán 18 egész és 8 fél, 1681-ben ugyanannyi, 1683-ban pedig 12 egész és 5 fél naszád készült Gmundenben.⁶⁾ Az 1686. év július 1-én 50 fél és 20 egész naszádot rendelnek ugyanott 3000 evezővel együtt.⁷⁾ A hosszú felmentő háborúban évenként mintegy 32 naszád szerepel, melyeket Gmundenben készítettek. A 18. század első felében is itt készülnek a naszádok.⁸⁾

Talán már a kelleténél is többet szoltunk a naszádépitésről! De nem ok nélkül tettük azt. Meg akartuk mutatni, hogy nálunk egyes írók fölületessége és könnyelműsége milyen valótlanságokat bocsát világga. Amióta ugyanis *Szentkláraynak a „Dunai hajóhadáról”* páratlan fölületességgel írt munkája megjelent, az emberek azon hitben élnek, hogy ősidők óta kitűnő hajóépitőtelepeink voltak, s a 15. és a 17. században itt épültek a naszádok is, sőt jeles hajóépitő mestereink közül még a külföldre is vittek. Szentkláray csak úgy találomra, minden bizonyíték nélkül tizenkilencz hajóépitő telepet sorol fel s különösen kiemeli Komáromot, mint a hol a legtöbb hajó épült s a hol a 17. században még — szerinte — négy hajócsináló kompánia létezett. Az eféle merész állításokra csak annyit felelünk, hogy Komáromban sem a 16., sem a 17. században egyetlen hajóépitő sem volt, s ami hajót javítani kellett, arra az örökös tartományokból küldték le a mestereket. Szentkláraynak fogalma sem lévén arról, hogy a naszádok állandóan Gmundenben készültek, erővel itthon igyekszik azokat készíttetni! Ez igyekezetében meg nem engedett eszközökhöz is fordul. Így munkája 534. lapján azt állítja, hogy Anna királyné 1540-ben magyar

¹⁾ Közös pénz. levélt. Hung. 14473. fasc. Ex consilio bellico 1628. márcz. 1.

²⁾ Ugyanott, 14547. fasc.

³⁾ Ugyanott, 14551. fasc.

⁴⁾ Ugyanott, 14555. fasc.

⁵⁾ Ugyanott, 14574 fasc.

⁶⁾ Ugyanott, 14603., 14615. fasc.

⁷⁾ Ugyanott, Hoffinanz 13875. fasc.

⁸⁾ Ugyanott, Hung. 14774. fasc. Így például 1705, és 1707-ben küldnek Gmundenből naszádokat. De 1707-ben a haditanács újra sajkákat sürget Gmundenből. (Ex consilio bellico 1707i juli 10.)

*hajóépítőket szerződtetett a bécsi hajógyárba, s két komáromi naszád-építőt hozatott Bécsbe. Ezen állítása bizonyítására Szentkláray idézi is Anna királyné 1640. február 23. rendeletét.¹⁾ Ebben az iratban azonban egy betű sincs naszád- vagy hajóépítők szerződteséről. Anna királyné mindössze két *naszádot* kért Komáromból, hogy a Gmundenből Bécsbe küldött naszádokat felszereljék.²⁾ Az ilyes dolog bizony gyakran meg- esett; mert ha a naszádok alakján valami változtatást tettek, rendesen kikérték a naszádosok véleményét, ilyenkor egy-kettőt Bécsbe hívtak.*

Szentkláray a komáromi hajóépítő telep ismertetésénél is ilyen — a történetíróhoz nem illő — módon bizonyítgatja valótlan állításait! Az egyetlen forrás, a mire itt hivatkozik, a Tudományos Gyűjtemény ötödik kötete, hol Holéczy Mihály azt írja, hogy Komáromban *1820-ban* négy hajócsináló kompánia volt. Ez az adat úntig elég volt Szentkláraynak arra, hogy a 16. és a 17. században Komáromban építtesse meg a naszádokat. A 19. századról szóló adat alapján írja tehát ő ezeket: „*Komáromban a 17. században négy hajócsináló kompánia létezett... A jelzett század elején még sokat és jól dolgozhattak a komáromiak.*“

Könyvének 147. lapján meg 1540-ben komáromi hajóépítő czéhről beszél, s a többi között ezeket is írja: „*a pozsonyi és komáromi duna-parton népes, zajos hajógyárak (!?) rögtönzöttek, hol az ácsok és hajó-építő mesterek egész serege foglalkozék naszádok építésével!*“

Nem hiszszük, hogy magyar történetíró valaha ennyit megengedett magának! Mert hiszen, a hol egyetlen hajóépítő sem volt, ott gyárakról és mesterek seregéről józan észszel beszélni nem lehet. Már pedig fentebb említettük, hogy a jelzett időben a naszádokat egytől-egyig Gmundenben készítették.

Megemlítjük itt, hogy Kovács Jánosnak „*Szeged és népe*“ című munkájában szintén ifjólunk sok téves állítást. A szerző a többi között azt írja, „*hogy a törökök is a szegedi hajóépítőktől szereztek be ily- nemű szükségleteiket.*“ Ezen állításnak semmi való alapja nincs; mert hisz nagyon is jól tudjuk, hogy a török hol szerezte be hajószükségletét. Azt is tudjuk, hogy a mi hajó akkor Szegeden volt, azt másunnét hozták oda. Ha Szegeden hajóépítők lettek volna a hódoltság idején, akkor Ferdinánd király nem rendel Pozsonyból és Komáromból 1542-ben kész naszádhajókat Szeged számára.³⁾

1) Országos levéltárban van a Ben. Res. között.

2) „*statim duos homines Nasadistas, qui ad instruendas praedictas naves apit idoneique sint!*“

3) Közös pénz. levélt. Hung. Denkbuch 384. kötet, 1542. október 8-án meg- hagyja a király Malignano-nak, a hajóhad parancsnokának, hogy Szeged részére nyolcz kész naszádot küldjön, de naszádosok nélkül.

Mikor Szegedet a töröktől visszafoglalták, sem hajóépítőket, sem alkalmas ácsokat ott nem találtak, s a hajózási hivatal vitetett oda *schoppereket*. Fában is oly nagy hiány volt Szegeden, hogy még a tüzelőfát is Tokajból kellett hozatni. *Szegeden a hajóépítést, épp úgy, mint a dunamenti városokban is, természetes okok idézték elő.* A 18. század végén és a 19. század elején a francia háborúk alkalmával Magyarország volt a hadaknak élesztára. Rengeteg gabnaneműt, takarmányt, szalmát, szénát és dohányt kellett évenként szállítani. A szükség és a jövedelmezőség ekkor teremté meg a hajóépítő ipart nálunk, ekkor virágzott fel folyóvízi hajózásunk, s ekkor emelkedtek és gazdagodtak meg a Tisza és a Duna mellett fekvő gabnakereskedő városaink. Az a körülmény, hogy a gyors virágzásnak indult hajóépítő ipart nálunk mindenütt a *super* (schopper) néven nevezték, világosan hirdeti annak idegen eredetét, világosan mutatja, hogy ez az ipar nem honi eredetű, hanem külföldi telepítés útján létesült és fejlődött. Ezt bizonyítja a nálunk készült gabnaszállító hajók alakja is, mely majdnem teljesen azonos a felső (bajor) Duna mentén épült hajók alakjával.¹⁾

Az ilyen és ezekhez hasonló dolgokat nálunk nem igen szokták figyelembe venni. Íróink a 19. századbeli állapotokból következtetnek a régibb korra, s megfélemedeznek a hivatalos adatok százairól, melyek világosan hirdetik, hogy hosszú időn át cél tudatosan telepítették az örökös tartományokból Magyarországra a hajóépítő mestereket. A telepítést azért mondjuk cél tudatosnak, mert a behozott mestereknek kötelességük volt a hazai lakosság oktatása a hajóépítés mesterségében.

A „*Dunai hajóhadak története*“-nek írója a mint mit sem tud arról, hol s miként építették a 16. és a 17. században a naszádokat, ép oly kevéssé tájékozott a hajóépítő mesterek telepítése körül. Ez azonban nem zavarja őt abban, hogy apodiktikus ítéleteket ne mondjon. „Ha fordulnak is elő esetek — írja a jeles szerző — hogy dunai hajóhadunk ezeréves múltjában egyszer-másszor idegen hajóépítőkkal is találkozunk, ezen esetek vajmi ritkák és mindig csak egyes tanító pallérokról szólnak; azt azonban sehol és soha sem bizonyítják, hogy Magyarországra tömegesen kellett volna a külföldről hajóépítő ácsokat behozatni!“ Az ilyen légből kapott, badar állításoknak a tények ezrei mondanak ellene! Három századon át szakadatlanul találkozunk hajóépítő mestereknek küldésével és telepítésével. Külföldi mesterekkel készítették első nagyszabású fűrészmalmainkat, külföldi mesterek

¹⁾ Kovács könyvében bemutatja egy *eredeti szegedi hajó rajzát*, ez a rajz azonban azt hirdeti, hogy a szegedi hajókon alig volt eredetiség. Hasonló rajzok a közös pénzügyi levéltárban is vannak az örökös tartományokban készült hajókról, meg azokról, miket a hozzánk telepített hajóépítők készítettek.

tanítják munkásainkat a fa kidolgozására, hajóépítésre; külföldről hozzák a szerszámoka*, hajószegeket, szurkot, sőt még a mohát is! Amíg a 16. és a 17. században, vagyis a hódoltság korában a hajóépítő mestereket és a schopper-eket azért küldték Magyarországra, mert itt hasonló mesterek egyáltalán nem voltak, s mert a hadi és élelmezési hajókat javítani kellett: addig a 18. században már formális telepítésekkel találkozunk úgy Magyarországon, mint Erdélyben. A telepítéseknek ezúttal már egyedül az volt a célja, hogy nálunk elegendő hajóépítő mestert képezzenek.

Az adatoknak tömegéből, melyek e tekintetben rendelkezésünkre állanak, e folyóiratban a 16. és a 17. századra vonatkozólag már sokat közzétettünk.¹⁾ Ezúttal tehát e két századdal csak vázlatosan foglalkozunk; s részletesen csak a 18. században végbement nagyobb arányú hajóépítő telepítésekkel foglalkozunk.

II.

I. Ferdinánd trónraléptével két igen fontos osztrák hivatal Magyarországra is terjeszté ki működési terét. Az egyiknek, a főhajózási hivatalnak I. Ferdinánd uralkodása alatt Pozsonyban, Óvárt, Győrt, Komáromban és Esztergomban voltak fiókjai. A másik hivatalt *hajóhid-hivatalnak* nevezték, s a háborús idők ezt a hivatalt is Magyarországhoz kötötték. Mindkét hivatal alá a hajózási ügy tartozott. Amíg az egyik az élelem- és katonaszállító hajókkal foglalkozott, addig a másiknak hatáskörébe a hidhajók jókarban tartása és a hajóhidak készítése tartozott. A főhajózási hivatal minden fiókjintézetében állandóan egy csomó hajót őriztek. Az élelemszállító hajóknak, naszádoknak, kompoknak, hidhajóknak javítása és jókarban tartása, valamint a hajóhidaknak felállítása igen sok hajócsináló mestert, schopper-t és ácsot igényelt. Ha dunamenti városainkban az ilyen mesterek találhatók lettek volna, bizonyára nem hozták azokat a távoli bajor városokból, vagy a gmundeni sókamara területéről!

Valahányszor hidak készültek, valahányszor a hajókat javítani kellett, mindig egy csomó mestert küldenek Magyarországra. Megesik az is, hogy a hajókat Bécsbe viszik s ott javíttatják, s oda küldenek alkalmas mestereket. Az ilyen rendkívüli munkán kívül a kisebb javításokra úgy a hajózási hivatalnak, mint a hajóhid-hivatalnak állandóan fizetett munkásai, illetve mesterei is voltak. A hajózási hivatal a magyarországi, dunamenti végházakban a 16. században hat schoppert, 1601-től kezdve pedig 12 schoppert tartott.²⁾ Ezek a schopperek ugyan rendszeren

1) Lásd fentebb 84. oldal, 4. jezyet.

2) Közös pénz. levélt. Österr. 17,665. fűsc.

visszatértek hazájukba, de egy-kettő mindig akadt, a ki nálunk végleg letelepedett. A hajóhid-hivatal a 16. században az ideiglenes hidakon kívül rendszeren négy dunai hajóhidat állított föl, egyet Pozsonyban, Komáromban egyet a Dunán és egyet a Vágdunán, egyet pedig Esztergomban.¹⁾ Egy ilyen dunai hidnál a 16. században a tiszteken kívül 3 ács, négy „Wasserer“, négy hajós és három gmundeni schopper volt alkalmazva. A 17. században (1663-ban) a komáromi hajóhidnál havi fizetéssel 13 ács, 12 „Übergeher“, 3 hídmaster, 5 gmundeni schopper, egy Pruggsollicitator és egy profos volt alkalmazva.²⁾

A havi fizetéssel állandóan alkalmazott munkásokon kívül a háborús időkben vagy a hadi-készülődések alkalmával a felgyült munkára rendkívüli munkásokat is küldtek Magyarországra. Ezen rendkívüli munkások legtöbbje hajó-ács és schopper (super) volt; azaz olyan munkások, a melyekben a hiány nálunk a legnagyobb volt.

A sok adat közül, mik az ilyen munkásoknak Magyarországra való küldéséről szólnak, álljon itt egynéhány:

Már 1527. november 24-én a hadiszertár mestere: Ulrich Leyser naszádokból készítendő dunai hajóhidat sürget Budán. A hid czéljaira mindenféle mestereket és tömérdek faneműt szállítanak Budára. Leyser azt ajánlja, hogy e faneműekből műhelyeket építsenek Budán az ácsok, kovácsok és kerékgyártók részére.³⁾

Az 1528. év október havában De Sara Jeromos Bécsben és Veliká-ban (a Száva mellett) kívánja a hadihajókat építtetni; e czélra ő száz különféle mestert kíván, a kik közül 28-at Horvátországba küldeni ajánl.⁴⁾

Az 1538. évben a Bécsben lévő 85 naszád javítására küldenek schoppereket.⁵⁾ Ugyanazon évben a Száva és Dráva folyókra rendelt naszádok építésére Gmundenből küldik le Acherauer Farkas és Pasculin de Rogus mestereket.⁶⁾

Az 1541. év márczius 4-én a Bécsbe vitt naszádok javítására Korneuburg, Stockerau, Krems, Stain, Pechlarn, Ybs, Spitz, Weissenkirchen, Pesenpeug, Struden, Greiun, Hütting, Pipperg, Balthausen,

¹⁾ Már t. i. abban az időben, mikor Esztergom a királyé volt.

²⁾ Közös pénz. levéltár, Hung. 14,553. fasc.

³⁾ Ugyanott, Österr. 17724. fasc. W. 31. „Generale Anzaigen von Ulrich Leyser Zeugmaister“ etc. 4527. nov. 14.

⁴⁾ Ugyanott: De Sara jelentése.

⁵⁾ Ugyanott, 1538. márcz. 23. a Niederösterr. Kammer ő felségéhez. (16 Schopper dolgozott Bécsben a naszádok javításán.)

⁶⁾ Ugyanott, Österr. W. 31. fasc. Arsonal.

Paumgartenberg, Mauthausen, Linz stb. schopper mestereit királyi parancssal idézik Bécsbe,¹⁾ a honnét munkájuk bevégezése után szerzámaikkal együtt Pozsonyba mentek.

Az 1550. augusztus 6-án Salm gróf sürgéti a naszádok javítását, de mivel Bécsben nem volt schopper, augusztus 22-én egy hajó mohát és Gmunden vidékéről schopper mestereket küldenek *Komáromba*.²⁾ A következő évben Alonso Contreras 24 láda iszkábat és schoppereket kér *Komáromba*. A passauai püspöknek — írja Coutreras — 50—60 schopper-je van, ezeket kell leküldeni; azonkívül 24 láda iszkába is kell az öreg naszádok javítására.³⁾

Ez időre esik Tokaj és Szolnok várának naszádokkal való ellátása. Ferdinánd — mint említők — Szeged részére már 1542-ben adatott naszádot.

Az 1550. évben a felső Tiszát is be akarta népesíteni naszádokkal. Mivel erre a célra már nagyobb számmal kellett a naszád s mivel azoknak odaszállítása nagy nehézségbe ütközött, Ferdinánd elhatározta, hogy a naszádot Felső-Magyarországban építteti meg. Az 1550. év október 25-én már meghagyta, hogy *ügyes mestereket* küldjenek Mármarosba 30 naszádhajó építésére.⁴⁾ Két ily ügyes mester csakugyan elindult Gmundenből Felső-Magyarországba. *Wernher György* 1551. aug. 30-án már értesíti a királyt, hogy a megrendelt naszádok sietve (de titokban) készülnek. A víz azonban az egész nyáron át oly hihetetlenül kicsiny, hogy a mellékfolyókról hajóval nem lehet a Tiszába jutni.⁵⁾

Mivel a 30 naszád építése sikerült, Ferdinánd 1552-ben először 100 naszádot, majd február 6-án ezekhez még 40 kettős naszádot rendel meg Felső-Magyarországban.⁶⁾ A „*Dunai hajóhadak története*”-nek írója is megemlékezőn erről a naszád-építésről és hivatkozával a február 6-i királyi rendeletre, azt írja, hogy a *hajó-építő mestereket Komáromból küldé oda a király!* Átolvastuk a királyi rendeletet, de biz abban Komárom neve nem is fordul elő; a Bécsben kelt rendeletben a király

1) Közös pénz. levélt. Österr. Denkbuch 50. köt. 198. lap. *General von wegen Schopper zu den Nassaden.* („Bey unser schweren Ungnad und Straf alle Schopper... sambt ihren Werkzeugen hieher geen Wien fertiget und ihnen aufleget.“)

2) Ugyanott.

3) Ugyanott, Österr. W: 31. 1551.

4) Ugyanott, Denkbuch 387. köt. 138. lap.

5) Ugyanott, Österr. W. 31. Wernher jelentése.

6) Országos levéltár: Benign. Resol. „Ut in Marmorasio parentur Nazadae naves duplices.“

csak annyit mond, hogy a dologban jártas embert fog küldeni.¹⁾ Ferdinándnak egy későbbi, 1552. február 25-én kelt rendelete azonban felvilágosít bennünket arról, hogy *a szükséges naszád-építő mestereket nem Komáromból, hanem Gmundenből küldötte Felső-Magyarországba.* A nevezett királyi rendelet ugyanis azt mondja, hogy a naszád-építő mesterek, kiknek *Bártfára* kell menniök, hogy ott a Szolnok részére rendelt naszád-építést vezessék, már Bécsbe érkeztek Gmundenből. S itt Bécsben a mesterek 9 frtot kaptak s aztán folytatták útjokat Magyarország felé.²⁾

Egy másik rendeletben meg azt mondja a király, hogy a megrendelt naszádokat három helyen készítsék. Kassán is dolgoztassanak; mert itt vannak emberek, a kik értenek a hajó-építéshez. A küldött mesterek majd útmutatásokkal szolgálnak arra nézve, hogy miképp kell a hajókat csinálni, megvasalni és szurokkal bevonni.³⁾

A török háború, aztán Szolnok elbukása és más fontos események megakadályozták ugyan, hogy a megrendelt 140 naszád elkészüljön; különben is Szolnok elfoglalása után ennyire már nem is volt szükség, de a Felső-Magyarországba küldött gmundeni mesterek munkája azért nem veszett kárba. Több vidéken betanították az ácsmestereket a hajó-építés mesterségére. A mikor aztán *Nicola de Candia* mint hajó-hídmester Felső-Magyarországba jött, bár hozott magával mestereket, de ott is talált használható embereket.

Az 1566. évben ugyanily minőségben (Schiffpruggmaister) *Andrea de Nissa* szolgált Eperjesben, ő is több hid-hajót készíttetett Felső-Magyarországban⁴⁾ s ő is vitt magával oda mestereket. Az imigyen odavitt mesterek azonban a háború befejezése után rendesen visszatértek hazájukba. S mivel békés időben a hajó-építési ipar is pangott, az 1570. évben Felső-Magyarországba küldött királyi biztosok azon fáradoztak, hogy a hajó-építés mellett a faipart is meghonosítsák. Szent-Miklós körül — írják a biztosok — nagy hegyek és erdők terülnek el; a fakereskedés is itt nagy jövedelmet hajthatna. A fát a Latorczán át a Bodrog folyóra s onnét a Tiszára lehetne bocsátani.

Ha a parasztok megtanulják a hajócsinálás mesterségét és elsajátítják a zsindely- és léczkészítés módját, ő felségének szép haszna lesz ebből. A

¹⁾ Országos levéltár, Benign. Resol. „mittimus itaque in praesentia certum hominem harum rerum peritum, qui de magnitudine, latitudine, longitudine earum navium edocebit, atque etiam ipse operam suam impendet.”

²⁾ Közs. pénz. levélt. Hung. Denkbuch 388. kötet.

³⁾ Ugyanott, 19. lap.

⁴⁾ Ugyanott, Österr. W. 31. fasc. Arsional.

*szükséges mesterek, a kik őket minderre megtanítják, már oda rendeltettek!*¹⁾

Ime! még a legközönségesebb faneműek feldolgozására is külföldről kell mestereket hozatni! S a famunkásokban nemcsak keleti Magyarországon volt nagy hiány, hanem a bányavárosok vidékén is. Breznóbányán már I. Ferdinánd megalapítja a kincstári fakereskedést és *famunkásokat, fűrészelő mestereket küld oda Gmundenből*. Számukat Rudolf 1576-ban szintén szaporítja.²⁾

Mindezek a körülmények megmagyarázzák, miért hozták a 16. és a 17. században a kidolgozott faneműeket majdnem általánosan az örökös tartományokból. Ez alól még a legkiválóbb városaink sem tesznek kivételt. Így Várdai Pál érsek 1546-ban pozsonyi háza építésére 220 gerendát, 800 deszkát és 5000 zsindelyt hozat Bécsből. Mikor Budát visszafoglalták, 1687-ben a Mátyás-templom tetőzetét is Bécsből hozzák le hajókon.

De tekintsünk el ezuttal a faneműek szállításától s lássuk, vajjon a schopper mesterek küldése Magyarországra nem szünetelt-e?

Az 1557. évben Greco Bertalan hajóhídmester a Pozsonyban őrzött 145 naszád javítására schopper mestereket és Gmundenből 10 láda iszkábát kért.³⁾ Kérését hamar teljesítették, mert még az évben Passau-ból (Schopp-Stadt), hol a legtöbb schopper-mester volt, küldenek ilyeneket.⁴⁾

Az 1566. évben Bécsben 90 naszádot kellett javítani, a mohát és az iszkábat Gmundenből hozatják, a mestereket General-Mandattal rendelik Bécsbe s onnét a munka befejezése után Pozsonyba.⁵⁾

Általában véve Bécsen kívül a leggyakrabban Pozsonyba küldenek

¹⁾ Közös pénz. levélt. Hung. 14358. fasc. „Quandoquidem etiam in pertinentiis Zent-Miklós maximi montes et silvae sunt, existimant domini commissarii et Camera Scepus. quod cum lignis quaestus quidam non mediocris institui possit, si videlicet arbores super fluvio Latorcza, qui ibidem praeterlabitur, deveherentur usque in fluvium Bodrog, qui iuxta oppidum Zemlin conjungitur cum praedicto fluvio Latorcza et exinde ad Patak et Tokaj tum ad pontes tum ad alia necessaria navigia. Et si rustici addiscerent artem conficiendi navigia, scandulas, tigillos, sicuti tales magistri ipsis subordinati sunt, commodum non contemnendum sacrae caes. Majestati inde esset accessurum“. (1571. okt. 12.)

²⁾ Ugyanott, Österreich 16,726. fasc. 1576. máj. 10.

³⁾ Ugyanott, Hung. 14342. fasc.

⁴⁾ Ugyanott, Österreich 16694. fasc. Ugyanekkor Bécsben is kijavították a naszádokat. A gályák javítására Scobedo ő felsége rendeletére 35 magistranzát hozatott Bécsbe.

⁵⁾ Ugyanott, Österreich, 16710. és 16711. fasc. A schopperek Passauból és Salzburgból valók voltak.

schopper mestereket és hajó-építőket. A dolognak magyarázata igen egyszerű. A pozsonyi arzenál már I. Ferdinánd uralkodása alatt elkészült. Alonso Contreras a pozsonyi arsional élére bizonyos *Nicolo* (magister remorum) nevű olasz mestert helyezett. Ő utána I. Ferdinánd Greco Bertalant nevezte ki a pozsonyi arzenal gubernátorává¹⁾ Az 1569. évben elkészült a pozsonyi arzenal két mellékhelyisége, melyeket a hajók elhelyezésére és javítására építettek.²⁾ Ezentúl Pozsonyban a naszádokból és hid-hajókból, meg egyéb hajózási kellékekből állandó tárházat tartottak. Természetes tehát, hogy hajócsináló mestereket, schopper-eket és hajózási kellékeket ide kellett leggyakrabban küldeni.

Az 1567. évben olvassuk, hogy Komáromban a bécsi arzenalból leküldött hat külföldi mester szolgál.³⁾ Ugyanez évben jelentik, hogy Győrbe és Komáromba igen sok fanemüt, hajózási kellékeket és hajó-építő mestereket rendeltek.⁴⁾

Az 1576. évben a pozsonyi hajó-hid-hivatal mesterét *Nicolo di Candia*-t Gmundenbe küldik, hogy onnét hajóműveseket és a hajócsináláshoz szükséges dolgokat hozzon Bécsbe.⁵⁾

Az 1594. évben a hajóhad parancsnoka írja, hogy Bécsből 2 mestert és 22 ácsot küldött Pozsonyba s azok ott hosszabb ideig dolgoztak.⁶⁾ Az 1596. évben Schallenberg főhajómester Miksa főherczeghez intézett jelentésében azt írja, hogy a *Komáromban levő nagy ágyú-dereglyék megromlottak; mester, a ki ezeket kijavítaná, Komáromban nincsen. De most — úgymond — elegendő fát és mestereket küldött nemcsak Komáromba, hanem Pozsonyba és Esztergom vidékére is.*⁷⁾

Ez a jelentés úgy látszik összefüggésben van azzal a sürgős kérelemmel, amelyben 1596. május 6-án schopper mestereket kérnek Esztergomba.⁸⁾

A 17. században — amint már említők — a dunai hadi-hajók készítésében és alkalmazásában erős hanyatlás mutatkozott. A harcok nem a Duna mellett folytak s így hajóhídra kevesebb szükség volt. Csak a század vége felé a hosszú török háborúban virul fel ismét a dunai hajózás. A dunamenti végházakba azonban a naszádok, az élelmezési és a hid-hajók javítására és tömésére ebben a században is

¹⁾ Közös pénz. levélt. W. 31. fasc.

²⁾ Ugyanott, Hung. 14357. fasc.

³⁾ Ugyanott, W. 31. fasc. Arsional.

⁴⁾ Ugyanott, Österreich 17722. fasc. Schallenberg jelentése Miksa főherczeghez.

⁵⁾ Ugyanott, Österr. Denkbuch 131. köt.

⁶⁾ Ugyanott, Österreich, 16791. fasc. 1594. decz. Sprinzenstein memorialeja.

⁷⁾ Ugyanott, 17665. fasc.

⁸⁾ Ugyanott, Österreich. 16797. fasc.

az örökös tartományokból hozzák a mestereket. A sok adat közül álljon itt néhány.

Az 1601. évben a dunamenti végházakba a hajójavításhoz szükséges kellékeken kívül 12 schopper-mestert küldenek az örökös tartományokból.¹⁾

Az 1602. évben a nagy jégzajlás roppant károkat téven a hajókban, a Magyarországra küldött schopper-eknek ugyancsak dolgozniok kellett, a míg a hibás hajókat kijavították.

A békés idők visszatérével, kevesebb dolguk lévén a hajósoknak, még a főhajósmesteri állást sem töltik be. Gmundenben is csak kevesen dolgoznak a Magyarországra szánt hajókon. Csak 1628-ban építenek ott 200 naszádot.

Külföldi mestereket jobbára csak akkor küldenek Magyarországra, ha valahol dunai hidat kellett felállítani. Az ilyen eset többnyire az országgyűlések vagy a koronázás idején fordult elő. Így például az 1618. koronázáskor Pozsonyba sok hajót és mestert küldenek, s *hivatkozással a régi szokásra*, egész sereg hajót szétvernek az utcák padlózására, tribünök s ideiglenes épületek emelésére.²⁾

Az 1626. évben a Vágon és a Dunán két hajóhid építése rendeltetvén el, nemcsak a hajókat és faneműeket hozzák az örökös tartományokból, hanem még a munkásokat is. A hidak felállításának vezetésére meg a *friedlandi herczeg* a saját hídmasterét küldi Komáromba.³⁾

Az 1661. évben a háború miatt ismét megelégnék a Duna. Rengeteg hajó, fanemű kerül Magyarországra, s ezzel együtt a szükséges mesterek küldése is szakadatlanul folyik. A hajóhidakat is hol itt, hol amott évenként állítgatják. Ugy 1662-ben, mint 1663-ban a javításokra is az örökös tartományokból hozzák a mestereket. *Otto Mutius*, a hajóhidaknak e korbéli építőmestere például 1663-ban tíz schopper-mester küldését sürgeti Komáromba.⁴⁾ Az úgynevezett *Feld-Schiffprugg-Amt* mellett minden hídnál állandóan három schopper szolgált.

Az 1675. évben (jún. 1.) olvassuk, hogy a szükséges mestereken kívül a hajózási hivatal 200 hajóbordát, 40 láda iszkábat s több ezer hajószeget küldött Győrbe, hogy ott a hajókat kijavíthassák.⁵⁾

A 17. század utolsó két évtizedében a Duna és a dunai hajózás

¹⁾ Közös pénz. levélt. Österr. 17,665. fasc.

²⁾ Ugyanott, Hung. 14,454. fasc. A magyar kamara jelentése szerint Pozsonyban nagy hiány volt a deszkában.

³⁾ Ugyanott, Hung. 14,469. fasc.

⁴⁾ Ugyanott, Hung. 14,555. fasc. *Otto Mutius* a *Schiff-Prugg-Stätt* élén állott, mely hivatalt Lipót 1661. márcz. 2-án hozta létre.

⁵⁾ Ugyanott, Hung. 14,589. fasc.

igazi virágzása korát élte. Annyi hajót és épületfát hoztak e két évtized alatt Magyarországra, hogy az örökös tartományok pompás öserdei (Schiffwaldungen) majdnem teljesen letaroltattak. A sok hajóval együtt sok mester is küldetett Magyarországra.

Mivel a felső dunamenti hajóépítők és főleg a schopper-ek legnagyobb részét Magyarországra rendelték, 1684-től kezdve már a *tírolí schopper*-ekre szorultak, s ezeket küldöztetik Magyarországra.¹⁾ Elképzelhetjük, mennyi hajó és fanemű jött Magyarországra, mikor csupán a tábori hajósfőkapitányság faneműre és munkásokra 1684-től 1697-ig négyszázezer forintnál jóval többet költött!

Mivel a hajózási és hajójavítási teendők ezidőben teljesen Magyarországra esnek, 1687-től fogva Pestet tették a főhajózási hivatal székhelyévé. Ide aztán igen sok munkást hozattak. Volt esztendő, a mikor Pesten hatvan bajor és osztrák schopper dolgozott, s mikor itt munkájukat bevégezték, Szegedre küldötték őket.

Minél nagyobb területet hódítottak vissza a töröktől, annál jobban szaporodtak a hajózási hivatalok is. Az alsó Dunán meg a Tiszán is a fontosabb helyeken a főhajózási hivatal fiókintézeteket rendezett be. Ezek között a legnevezetesebb és a legnagyobb a *szegedi* volt. Itt *Szegeden Floss und Holzamt* nevű hivatalt is alapítottak. A hajómunkásokat és a schopper-eket Szegedre rendszeren a pesti főhivatalból küldötték. Az ilyen mesterekben a hajózási hivatal nem szűkölködött, mert hisz egyetlen évben (1687-ben) 50 hajótömöt (Zillenschopper) és 66 hajóácsot küldenek az örökös tartományokból Magyarországra.²⁾

Meg kell még említenünk, hogy a 17. század utolsó évtizedében szerepelt nagy hadihajók egy részét már nem Bécsben, hanem Magyarországon építették. Az építőmestereket és hajóácsokat azonban külföldről, illetőleg az örökös tartományokból küldötték. A *Marchese Fleury* hajóhad négy nagy hajóját Komáromban építették a Vágduna partján. A hadihajók építését Komáromban *Schmetter* és *De La Costa* vezették.³⁾ Ugyancsak a Fleury-féle hajóhad tíz nagy hajóját a *Margitszigeten* javítják. A haditanács 1693. okt. 15-én a bécsi arsenalból kér ügyes mestereket Komáromba és a Margitszigetre.⁴⁾ Santhillier Antal gróf, az arsenal kapitánya erre október 24-én már küldi a kívánt mestereket (Arsional-Proto-Maister).

¹⁾ Közös pénz. levélt. Hung. 14,640. fasc.

²⁾ Ugyanott, Hoffinanz, 13,878. fasc.

³⁾ Ugyanott, Hung. 14,698. fasc. 1693. „Inventarium über die alhier jenseits der Waag befindlich Schiff und Requisiten, so von, dem March. Fleury Schiffarmament verbliben“ etc.

⁴⁾ Ugyanott, Ex consilio bellico. 1693. okt. 15.

Az említett helyeken kívül még Isip (Ischip) községben is építettek nagy hadihajókat. Az iderendelt külföldi ácsok s faragók részére faházakat építettek. Eleinte *Sansaforini* állott az isipi kikötő és hajóműhely élén; a felügyelő ugyanekkor *Damiani Lukács* volt. Az 1695. évben azonban már bizonyos *Klebensberg* vezette a teendőket.¹⁾

A Wolf-féle hadihajókat, mivel Bajorországban és egyebütt rosszul készítették, *Pozsonyban* alakították át. Ugyancsak Pozsonyban épültek a *Dillher* báró s admirális hadihajói is 1697-től kezdve. Természetesen Pozsonyba is az örökös tartományokból küldtek hajóácsokat és schopper-mestereket s a bécsi arsenálból olasz gályaépítőket. Ezen pozsonyi műhely (Pressburger Schiffarments-Bau) a század végéig működött.²⁾

Mivel a felmentő hadjáratban szerepelt nagy hadihajókat Bécsbe vontatni nem lehetett, itt Magyarországon kellett rajtuk javításokat és újításokat végezni. Erre a célra ismét sok idegen munkást hoztak hazánkba. Assenburg admirális 1693-ban a hajók javítására 137,000 frtot követelt; de csak nyolcz hajó schopper-munkájára kapott 7330 frtot. Körülbelül ilyen összegeket fordítottak a javításokra később is. Meg kell említenünk, hogy még a nagyon távol fekvő isipi műhelybe is az Inn és a Traun folyó deszkaműhelyeiből hozzák Magyarországra a faneműt.³⁾

III.

Amíg a 16. és a 17. században a hajóépítőket és a schopper-mestereket azért hozták Magyarországra, mert itt ilyen munkásokat nem találtak, addig a 18. században már határozottan azzal a szándékkal küldték őket Magyarországra, hogy itt a népet tanítsák, s hogy elegendő hajóépítő mestert képezzenek. A 16. és a 17. században leginkább csak a nagy folyóvizeink mellett fekvő városokba, a hol t. i. a hajózási hivatalnak fiókintézetei voltak, küldöttek mestereket, s a mesterekkel együtt faneműeket is. A 18. században már nem ezekbe a városokba, hanem azon vidékekre küldenek hajóépítő mestereket, a hol a hajóépítés céljára elegendő erdőség volt található. Ezen erdőségek kellő kihasználása céljából először is különféle famunkásokat kellett hazánkba

1) Comazzi emlékiratai a bécsi udvari könyvtárban: „*Istoria della Flotta Cesarea sopra del Danubio*”. Továbbá: Progetto per un Armamento del Danubio che sarebbe utilissimo alla Religione Cattolica A. Aug. Casa ed' alla Conservazione e maggiore prosperito del Regno d'Ungaria senza incommodo di alcuna buona spesa, ne della chiesa ne del Regno, ne dell Aug. Casa“!

2) Közös pénz. levélt. Österreich, 17,722. fasc.

3) Ugyanott, Hung. 1700. „Reparationsrechnung 1695—1696“

telepíteni, fűrészmalomokat kellett építeni, s csak mikor ezek működésben voltak, lehetett szó hajóépítésről.

Egyébként a 18. század első évtizedeiben a hajózási főhivatal is nagy tevékenységet fejtett ki. Tevékenysége azonban leginkább az alsó Duna és Tisza vidékére terjedt. A reánk maradt számadások szerint a főhajózási hivatal 1704-től 1714-ig bezárólag 276,911 frt 57 kr. bevétel mellett 283,901 frt 26 kr.-t költött. Ugyanez a hivatal 1723-tól 1729-ig 266,914 frt 37¹/₂ kr. bevétel mellett 263,081 frt 7¹/₂ kr.-t adott ki.¹⁾ Mivel a nevezett hivatal Magyarországon volt, s mivel a háborúkat is itt vívták, a mondott nagy összegeket is legnagyobbbrészt hazánkban adta ki.

A főhajózási hivatal gondoskodott arról, hogy a teljesen fátlan Szeged vidékét tüzi- és épületfával ellássa. Eleinte e célra a Szegedre hozott hajókat verték szét, de azután okosabbnak látták a fát Tokajból hozatni alá.²⁾ Az 1703. évben a faanyagon kívül elegendő hajót is sürgettek Szegedre, Péterváradra és Eszékre. A hajózási hivatal e három helyre a meglevő hajókon kívül 56 darabot kívánt az örökös tartományokból. Azonkívül, hogy a hajókat javítani is lehessen, mindenféle hajóeszközöket és hajóanyagot sürgetett.³⁾ Ugyanez év szept. 6-án már 60 hajót, szekerczéket, baltákat, szerszámokat, fúrókat stb. kérnek Szegedre, majd pedig az ott levő 300 hajó schopperolására 50 schoppert.⁴⁾ A kérést természetesen teljesítették, s így a szegedieknek bő alkalmat nyújtottak, hogy a hajók javítását és építését megtanulják. S hogy csakugyan az odaküldött schopper-ektől tanulták el, abból is látszik, hogy a szegedi hajócsinálók magukat szintén *superoknak* nevezték.

Az 1704. évben a haditanács sürgősen rendel Gmundenben naszádokat.⁵⁾ A naszádok, miként 1703. őszén, úgy most is Szegedre, Péterváradra és Eszékre kellettek.⁶⁾

A Rákóczy-féle háborúk idején a hajóépítők és schopperek behozataláról keveset tudunk. Csak a nagy hadihajók javítására küldtek mestereket. Ezek egyike Lobes Tamás schopper a felkelőktől (1707) halálos sebet kapott.

Alig hogy a békeség helyreállt, 1712. ápril 2-án Hueber só-fel-

1) Közös pénzügyi levéltár, Hung. 15,216. fasc. „Summari Extract über des gewesten kays. Obrist-Schiffamts Obristlieutenant und Felschiff-Brucken Oberhauptmann in Hungarn Herrn Franzen Antonii Gössinger“.

2) Ugyanott, 1701. máj. 11. „An die Oberungr. Kammer“.

3) Ugyanott, 1703. szept.

4) Ugyanott, 1703. szept. 6.

5) Ugyanott, Ex consilio bellico 1704. máj. 28. és jún. 10.

6) Ugyanott, Ex consilio bellico. 1703. nov. 7.

ügyelő már ismételten sürgeti Bécsből a szükséges hajók leküldését Szegedre, mert a söt hajók nélkül nem vihetik odább.¹⁾

A török háború kitörésekor a hadihajók javítására ismét az örökös tartományokból küldenek schopper-mestereket. Így 1716-ban Eszékre három ilyen mestert küldenek Kallanek praefectus azon megjegyzésére, hogy azon a vidéken schopper-mestert nem lehet kapni. Mivel ezen háború céljaira több új hadihajót is kellett építeni, a hajóépítő mestereket a császári residens Hamburgból küldé 1716. márczius havában: („Bericht was denen bei dem hung. Schiff-Armaments-Bau bishero gestandenen Zimmerleuten, Repschlegern und Segelmachern etc. gebühre.“) A behozott építőmesterek feje bizonyos *Focke Gersen* volt, aki 1717-ben a Dunából tömérdek fatörzset vontatott ki, hogy a hajózást megkönnyítse.²⁾

Az 1717. év decz. 23-án a Magyarországon levő hajók javítására 4 mestert és 23 schopperknechtet küldenek, s Budára még külön tíz schoppert.³⁾ A következő év (1718) február 8-án meg Gmundenből küldenek Budára 27 schoppert.⁴⁾

Amint a török háború véget ért, azonnal hozzáfogtak a Tiszának és a Szamosnak hajózhatóvá tévéséhez. A Tisza folyót a mármarosai erdőkben készitendő hajókkal akarták benépesíteni, s e célból Gmunden vidékéről mindenféle munkásokat küldöttek felső Magyarországra.⁵⁾ Az udvari kamara keveselte a Magyarországra küldött munkásokat, s 1720. szeptember 28-án meghagyta, hogy a Salzkammergut-ból mindazon fatestereket, hajócsinálókat és fűrészelő mestereket, akiket a már elküldötteken kívül újabban e célra megnyertek, sietve küldjék Máramarosba.⁶⁾

Mármaroson kívül Rózsahegyen is fűrészmalmot és hajóépítő telepet létesítettek. Már 1713. és 1714-ben küldöttek ide Gmundenből hajócsinálókat.⁷⁾ Az 1718. évben újra 13 mestert menesztettek Rózsahegyre; mivel azonban a pestis igen megritkította őket, számukat 1721. tavaszán újra szaporították. A rózsahegyi só-pénztáros a többi között a fűrészmalom elkészítéséhez hat fűrész-munkást, négy hajóépítőt és egy

¹⁾ Közös pénz. levélt. 14797. fasc.

²⁾ Az elstülyedt ágyúkból is sikerült 8-at kihúzatnia. Focke, vagy Facke Gersen még 1728-ban is Magyarországon dolgozott.

³⁾ Ugyanott, Hung. 1717. decz. 23.

⁴⁾ Ugyanott.

⁵⁾ Mármaroszigetre tizenkét mestert küldtek 1718-ban.

⁶⁾ Ugyanott, Hung. 14858. fasc.

⁷⁾ Conrad Nesszer Salzeinnehmer zu Rosenberg jelentésében mondja ezt. (Hung. 14864. fasc.)

jó „schnittmaistert“-t kért. A Gmundenben szerződött mesterek egy részét Mármárosba és Erdélybe, más részét meg Rózsahegyre küldték.¹⁾ Ezen munkások közül a faművesek és a hajócsinálók heti hat forintnyi, a többi munkás heti 4 frt bért kapott. Hihetetlen magas napszám volt ez abban az időben; de ha ennyit nem ígértek volna nekik, nem hagyták volna el hazájukat.

Az említett munkások 1721. június havában értek Pozsonyba. Mivel felső Ausztriában egyetlen fűrészelő legényt sem tudtak fogni a mármárosi útra, a Pozsonyba érkezett mesterek közül hármat Mármárosba küldöttek.²⁾

Ugyanez év márczius 19-én a besztérczebányai erdőmestert néhány gmundeni mesterrel a mármárosi erdők megvizsgálására küldték.³⁾

Az 1721. évben a rózsahegy-i fűrészmalom már elkészült; a munkásoknak azonban oly magas bérük volt, hogy fizetni nem tudták őket, tehát többet elbocsátottak.⁴⁾ A távozók helyébe azonban hamarosan mások jöttek, akik közül négyen Wolfgang-ból, négyen meg Ischl-ből valók voltak.⁵⁾

A munkát télen úgy látszik nem igen folytatták, mert 1722. szept. 30. azt jelentik, hogy a közeledő télre a *Tárkány*-ban dolgozó gmundeni munkások közül többet elbocsátunk. Tárkányban ezuttal négy hajócsináló mester és egy csomó ács dolgozott. Rózsahegy-ről is azt jelentik, hogy a drága gmundeni mestereket onnét is elbocsátják, *mivel a tót népet már betanították a hajócsinálásra.* (Die dasige Schlowöcken Leuthe zum Schiffwerken und Saagschnitt schon abgerichtet sein, welche diese Arbeit in wohlfeileren Lohn verrichten“.)⁶⁾

Az 1722. év október 10-én a nálunk tartózkodó legkiválóbb gmundeni mestert, *Kriechbaum Györgyöt* öt Saagknechttel⁷⁾ Rózsahegy-ről Mármáros-Szigetre rendelik, hogy ott egy olyan (második) fűrészmalmot építsen, mint amilyent Rózsahegy-en készített, s hogy a Tiszán Tárkánytól Újlakig a hajózást berendezze.⁸⁾

¹⁾ Közös pénz. levélt. Hung. 14865. fasc. 1721. ápril. 9. jelentés Gmundenből,

²⁾ Ugyanott.

³⁾ A jeles mesterek közül kiemelik a Hallstadtból való Posch Farkast, Gämbs-jäger Mihály és Pruckschlögel Tamás gmundeni hajócsinálókat.

⁴⁾ Köz. pénz. levélt. Hung. 14864. „Nos judex et jurati privil. oppidi Rosaebergensis etc. Fabri navales sen navium structores vulgo Schöffwerker in praesentia nostra constituti etc.“

⁵⁾ Ugyanott, 14865. fasc.

⁶⁾ Ugyanott, Hung. 14881. fasc. 1722, szept. 30.

⁷⁾ Mind az öt Gmundenből való volt.

⁸⁾ Köz. pénz. levélt. Hung. 14882. fasc.

Ugyanezt a kiváló mestert, Kriechbaum Györgyöt még ez évben Erdélybe is beküldik, hogy ott *fűrészmalmodokat emeljen, s jobb szerkezetű hajókat építtessen*. Az ilyen dolgot — írja a kamara — Kriechbaum mester „ex asse” érti.¹⁾

Kriechbaum küldetéséről Zuana gróf 1722. okt. 24-én értesítette az erdélyi bányafelügyelőket. A hajóépítést — írja Zuana — javítani kell, 15—20 új hajót kell építeni, melyek 12—13 ölesek legyenek (a régiek csak 8 ölesek voltak) s alakjuk a régiektől teljesen elüssön. Az eddigi anyag igen nehéz volt, azért tehát, amennyire lehetséges, ne kemény, hanem puha fából készítsék a hajókat. Fűrészmalmodokat is kell építeni. Mindezen munka vezetésére Kriechbaum mester Erdélybe megy 3—4 óra.²⁾

Amint ez adatokból láthatjuk, egyszerre három vidéken is erősen dolgoztatnak a hajók építésén és a fűrészmalmodok emelésén.

Ezalatt a főhajózási hivatal a folyóvizek mellett lévő városainkba is vitet mestereket és hajóépítési anyagot. Az 1722. évben például már szerepelnek az esztergomi *Schiffwercker*-ek.³⁾ Ugyanezen évben a hajózási hivatal 16 nagy hajón 930 láda iszkabát, 440 csomó mohát, rengeteg sok hajószeget, deszkát és árboczot szállíttat az alsó Dunára, feldolgozás céljából.⁴⁾

Az 1723. évben folytatták a fűrészmalmodok felállítását és a hajók építését. Ápril 10-én a már említett Kriechbaum György vezetése alatt Rózsahegyről 5 mestert küldöttek Erdélybe puhafa-hajók készítésére. Kriechbaum heti 6 frt 30 kr.-nyi bért kapott.⁵⁾ Úgy látszik, hogy e magas fizetést csakugyan megérdemelte, mert felebbvalói sok jót írtak róla. Így Nefzer Konrád ezt írja Kriechbaum mesterről: „Wie es nun aber eine Grundwarheit ist, dass dieser Mann nicht nur allein die Waldungen, die Erbauung deren Saagen, die Aufsetzung deren Schöffen und die Schöffart-Einrichtung ox fundamento verstehe, sondern auch das Wasser zu judicirn wisse, was vor eine Züllen oder Schiff zu diesen oder jenen Fluss am dienstlichsten seye!“⁶⁾

Az ilyen kitűnő mesterek vezetése alatt természetesen a mieink is hamar tanultak. *Az 1723-ik évben már voltak igen ügyes hazai mestereink is*, s maga Kriechbaum is ilyeneket vitt magával Erdélybe. Nefzer

1) Közös pénz. levélt. Hung. 14882. fasc.

2) Ugyanott: Denen Siebenbürg. Berg und Münz Inspectori Kropf und Uhlein.

3) Ugyanott. Hung. 14875. f.

4) Ugyanott, 14832. fasc. Commissions Protocoll.

5) Ugyanott, 14897. fasc.

6) Ugyanott.

Konrád írja márczius 15-én Rózsahegyrről, hogy Gyulafejérvárra egyetlen mester sem akart Kriechbaummal menni, tehát a derék tót mestereket küldték le. Itt — írja Nefzer — már nincs szükség felső-ausztriai mesterekre, mivel már a helybeliek mindent jól megtanultak, legfőlebb két osztrák mestert kellene megtartani.¹⁾ Ugyanily jelentést olvashatunk a Tárkányban dolgozó hazai mesterekről is. Ezek között — írja Nefzer — a legelső mester *Zwada Mihály*, kinek munkája bármely német mesterével vetekedhetik; pedig csak heti 3 frt 15 kr.-t kap. Ilyen jelesen kitanult mester volt Mastich György is, aki szintén Tárkányban dolgozott.²⁾

Érdemes megemlítenünk, hogy kitanított embereink a hajók építésén kívül a különféle faneműek kikészítésén is jól dolgoztak. A likavai uradalomból, aztán Máramarosból évenként tömérdek faneműt bocsátottak alá. Az 1723. évben Szolnokra rendelt három mester ott a zszindely-készítéssel foglalkozott s erre a lakosságot is megtanította. 1723. június 10-én már 14500 drb kész zszindely volt Szolnokon. Temesvárra 20 ezer szál fenyőt küldtek, hogy abból is zszindelyt készítsenek. A zszindely ezrének készítése átlag 1 frt 15 kr.-ba került.³⁾

Az 1724. évben a kamara elrendelte, hogy ezentúl ne csak Erdélyben, hanem Rózsahegyren és Máramarosban is készítsenek puhafahajókat. Ha Kriechbaumnak e célra hajócsinálók kellene, azonnal adni kell melléje néhányat.⁴⁾

Mivel Rózsahegyrről 5 mestert Gyulafejérvárra rendeltek, kettőt pedig Máramaros-Szigetre, tehát 1724. május 11-én ismét Gmundenből kérnek hajócsinálókat és a hajókhoz szükséges vasneműeket.⁵⁾

E kérelemre Serau gróf Gmundenből azt írja június 1-én, hogy leghelyesebb lesz, ha Kriechbaum József alatt,⁶⁾ a ki már kétszer volt Magyarországon, 8 mestert küldenek *Ischl*-ből. E nyolcz hajócsináló egytől-egyig kitűnő mester. A kívánt vasneműeket az ebensee-i udvari kovács már készíti.⁷⁾

Ezek a mesterek még a nyáron megindultak Gyulafejérvárra és Rózsahegyre. Gyulafejérvárra mentek: Stadtman György, Kradtwill Simon, Stadler Sebestyén és Stadler Benedek. Rózsahegyre ment: Pruggschlögl Tamás, Leitner Kristóf, Stubreither József és Zeppezauer

1) Köz. pénz. levélt. Hung. 14897. fasc. 1723. márcz. 15.

2) Ugyanott.

3) Ugyanott, Hung. 14897. Fasc. Conrad Nefzer jelentései.

4) Ugyanott, Hung. 14898. Fasc.

5) Ugyanott, 1724. máj. 11. An Graf Serau.

6) Testvére volt a már többször említett Kriechbaum Györgynek.

7) K. p. I. Hung. 14902. Fasc. Serau jelentése.

József.¹⁾ Ezen munkások a kívánt szerszámokat és vasneműeket is magukkal vitték.

Az említett helyeken kívül, ez évben az eszéki partokon is erősen dolgoztak a hajók építésén és javításán. Az ottani Schiffwesen jelentése szerint faneművel nagy mennyiségben rendelkeztek.²⁾

A szolnoki zsidelycsinálók is serényen dolgoztak, mert ez évben (1724) ötvenezer zsidelyt szállítottak Szegedre.³⁾

Az 1725. évben Tirolból küldenek egy *Holzmeister*-t. és öt *Waldknecht*-et Mármarosba.⁴⁾ A küldött mesterek nem voltak elegendők, mivel Neffzer Konrád 1725. nov. 7-én Felső-Ausztriából mestereket és vasneműeket sürgetett. A hajóépítésnél — írja Neffzer — mindenütt nagy a hiány a vasneműekben. Most Rózsahegyen hat próbahajót készítenek Erdély számára. A miket Kriechbaum vezetése alatt Erdélyben építettek, azokkal nem boldogulnak, mivel igen hosszúak, de most minden hajót két öllel rövidebbre készítenek (Nur voran gespitzt, zurück aber breit).⁵⁾

Az erdélyi hajóépítéshez Vichter Ignác 1725. május 5-én Felső-Magyarországból is küldött három kiképzett „slovak“ mestert („zu Vornehmung der Prob mit der neuen Schiff-Structur“).

Az 1726. évben Serau gróf ismét öt hajócsinálót küldött Gmundenből Rózsahegyre (zu Erzeugung deren Salz-Transports-Zillen). Ugyanez év február havában Felső-Ausztriából hajóborda-készítőket kérnek s Kriechbaum Józsefét három legénnyel Mármarosba küldik, hogy ott a *hordókészítést* berendezze.⁶⁾

A következő (1727) évben Neffzer Konrád Sóvár részére 6 felső-ausztriai famunkást, a kik az ácsmesterséghez is értenek s a besztérczebányai fakereskedésből is 20 ilyen munkást követelt.⁷⁾ A poralakú sószállítására igen sok tölgyfa hordó is kellett s ezeket is idegen mesterekkel készítették, mert — írják 1727. máj. 9-én — Magyarországon nincs pintér (!) s a tavali 420 hordót és 230 tonnát a rózsahegyi osztrák mesterek készítették; most ismét 1000 hordó kell és júniusban ismét ezer, azért Kriechbaumot ide kéne küldeni. A *lonkai* fűrészmalmost javítani kell, a Csuburka patakon pedig új fűrészmalmost kell építeni!⁸⁾

1) Közös pénz. levélt. Hung. 14904. Fasc.

2) Ugyanott, Hung. 14902. Fasc. 1724. juni.

3) Ugyanott, 1724. juli 14.

4) Ugyanott, 1725. máj.

5) Ugyanott, 1725. okt. 29. és nov. 17. Neffzer jelentései.

6) Ugyanott, Hung. 1726. febr. 27.

7) Ugyanott, Hung. 14938. Fasc. 1727. nov. 29.

8) Ugyanott, 1727. máj. 9.

Az 1728. évben a Csuburka folyón 5478 frt költséggel két új fűrészmalmot állítottak föl. Ez a dolog persze ismét új mestereket követelt. Serau grófnak már febr. 28-án meghagyták, hogy négy igen ügyes hajócsinálót küldjön Magyarországba. A rendeletet hamar végrehajthatta, mert Kormann nevű mester a hajócsinálókkel, Holzknecht-ekkel és a vas-szerszámokkal ápril 1-én már Bécsben volt s onnét nemsokára mindnyájan Mármarosba utaztak.¹⁾ Schröfl pozsonyi sóelárusító jelentéséből tudjuk, hogy *Kormann ez alkalommal 53 embert* (Mitwerker) *hozott magával Felső-Ausztriából.*²⁾ A Gmundenből küldött hajócsinálók 28 nagy láda vasneművel szintén Pozsonyon utaztak keresztül.

Mikor ezen emberek rendeltetésük helyére értek, a *tirol-i famunkásokat Rónaszékről* mind elbocsátották, mert hasznavehetetleneknek bizonyultak (und sich blos auf das übermässige Saufen verlegen).³⁾

Hogy a vasneműeket ne kelljen örökké Ausztriából hozni, 1728-ban Sóvárrott két kovácshámort állítanak fel és oda Gmundenből „Hacken- und Zeugschmid“-et küldenek.⁴⁾

A mindég erősebben nekiindult hajóépítést nálunk is azzal indokolták ez időben, hogy fogynak az erdők s folyton kevesebb a szálfa. Épp ezért Zuana kamarai tanácsos 1728. okt. 30-án azt ajánlotta, hogy *Bočskón* is állítsanak egy fűrészmalmot, mert ott évenként legalább 25 hajót lehetne készíteni. Ugyanezt sürgetik Rózsahegyről is, hol hét fűrészmalom is működött, az egyik a Revucsá folyón, a másik a Hubochna nevű patakon. A jelentések szerint itt 30 hajót el lehetett évenként készíteni. A míg a Bécsben vásárolt „*Sibnerin-Zillen*“ Belgrádig szállítva 308 frtba került, addig egy ugyanilyen, Rózsahegyen készült s Belgrádig szállított hajó csak 210 frt 23½ kr.-ba került.⁵⁾

A hajóépítés mellett Rózsahegyen a *kádáripart* is felvirágoztatták. A Szilézia részére évenként szállított sóvári főtt-sót ugyanis hordókban vitték tovább. Mivel évenként 40—50 ezer mázsa só ment Sziléziába, tehát tömérdek hordóra volt szükség. Rózsahegyen a kádárok cézh mestere és feje bizonyos *Hlyvay Jakab* volt. Ökigyelme 1725-ben egymaga negyvenezer hordócskát készített legényeivel. Az 1728. évre is a vele kötött szerződés értelmében 20,000 hordót kellett volna készítenie. A Rózsahegyen dúlt tüzvész azonban Hlyvay uramnak is nagy kárt okozott,

¹⁾ Közös pénz. levélt. Hung. 14941. Fasc.

²⁾ Ugyanott Schröfl János Lipót jelentése. Pozsonyban ő adott a jelzett embereknek utiköltséget.

³⁾ Ugyanott, Mitrovsky János báró jelentése 1728. jan. 21. és ápril. 7.

⁴⁾ Ugyanott.

⁵⁾ Ugyanott, Hung. Gehorsambst ohmassgebige Anmerkung etc.

mert elégett 1365 kész hordója; 18900 abroncsa és 3800 abroncsnak való fája.¹

A hajóépítőknek folytonos telepítése még mindég nem eredményezte azt, hogy a külföldi hajókat nélkülözhattük volna. Gmundenből és Felső-Ausztriából még mindég jönnek a hajók Magyarországra. Így épp 1728-ban 20 hajót küldenek Ausztriából Erdélybe, hogy azokon szállítsák a sót Szegedre és Belgrádba. Ha ez időben Szegeden már virágzó hajóépítő ipar létezett volna, bizonyára nem hozzák a hajókat Felső-Ausztriából Erdélybe, hanem a szállítás rendkívül nagy költségeit megkimélik és Szegeden építtetik. De hát a hivatalos iratokban szó sincs még a szegedi hajóépítőkről.

Amíg az 1727. évben a kamara Baján alapított hajójavító telepet s küldött oda schopper-mestereket, addig 1728-ban Mohácson óhajtt nagyobb szabású javító-telepet létesíteni. A szükséges telket a „*görbe Duna*“ mellett Nesselrode pécsi püspöktől kéri a *Schopperplatz* számára.²)

Az 1729. évben tavaszkor Rózsahegyén 4, Sóvárótt 22 és Mármarosban 3 felső-ausztriai mester s legény dolgozott.³) A mármarosi hajóépítéshez ezuttal is az örökös tartományokból kéri és hozzák a vasneműeket. A fő hajóépítő-telep Bocskón volt, a hol ez évben 30 erős hajót szándékoztak elkészíteni.⁴) Hogy a munka gyorsabban menjen, Felső-Ausztriából 3 hajócsinálót és két Saagknecht-et küldenek Mármarosba, hogy az ottani lakókat a *Saagschnitt*-re tanítsák.⁵)

Ez az év különben nem volt szerencsés a magyarországi faiparra, mert nemcsak a lonkai, hanem a fejrátaki fűrészmalom is leégett. Ugyanekkor a *Gyergyó*-ban berendezett hajóépítő-telepet, melynek élén Krenn Ferencz (Schiffbauofficier) állott, megszüntették.⁶)

A bajai telephez ezen évben Bécsből is küldenek hajókat, hogy ott befődjék és a só szállítására alkalmassá tegyék. Baján a schopper (tömő) munkások között találjuk Barkovicz Márton, Komanis Istvánt és Reich Keresztély schopper-mestert.⁷)

A kamara 1729. máj. 19-én a szegedi Schiffverwahrer-nek meghagyta, hogy az Erdélyből érkezett 16 német hajót (teutsche Donau-Schöff) vegye át és a tavaliakkal égyütt őrizze. E rendeletre Sontag Mihály,

1) Közös pénz. levélt. Hung. 1728. márcz. 15. jelentései Rózsahegyről.

2) Ugyanott, Hung. 1728. márcz.

3) Ugyanott, Hung. 14949. Fasc.

4) Ugyanott, Hung. 14950. Fasc. 1729. ápr. 2.

5) Ugyanott, Hung. 14952. Fasc. máj. 23. Mitrovsky báró jelentése.

6) Ugyanott, Hung. 14951. Fasc.

7) Ugyanott, 1729. máj. 16.

a szegedi Schiffverwahrer azt feleli a hajózási hivatalnak, hogy a 16 hajót átvette, de Szegeden azokat el nem lehet adni („*alhier ist kein Schiffverkauf, und bei der Schiffverwahrung wenig Dienst*“). Erre aztán Belgrádba küldették vele a hajókat, a hová a hajózási hivatal Bécsből is küldött 30 hajót.¹⁾

Az 1730. évben a Szuburka (Csuburka) patakon két új fűrész-malom építéséhez fogtak, s Gmundenből küldenek oda három családot és egy legény-embert, a kik a Saagschnitt-hez értenek.²⁾

A rónaszéki sóhivatal részéről ez évben Belgrádba küldött hajókat tűzifa szállítására kicsinyeknek, de hídhajóknak pompásoknak találtak. Az udvari kamara a sóhivatalnak meghagyta, hogy ezentúl évenként 12—15 nagyobb hajót és 30—40 kisebbet építsenek.³⁾

Az udvari kamara e rendeletére Mitrovszky 1730. okt. 27-én felel. A kívánt hajókat — írja — könnyen meg lehet itt csináltatni, mivel Bocskón elég hajóborda vagyon. *De Gmundenből kell még hat derék hajócsináló mester.* A vasneműeket sokkal helyesebb volna itt készíteni, mint olyan roppant távolságról hozatni. Az idevaló cigányok és kovácsok igen ügyesek. *Gmundenből kéne egy ügyes kovácsot Bocskóra telepíteni, s részére kovács-műhelyt alapítani.*⁴⁾ Ez aztán hamar betanítaná az idevalókat. *Ebensee-ből két hajócsinálómestert és Ischlből egyet kéne Bocskóra telepíteni.* Ezeket a mestereket Mitrovszky névleg felsorolja.⁵⁾

A nálunk dolgozó különféle mesterek, a mint már említettük, igen magas bért húztak, de azért sorsukkal mindnyájan még sem voltak megelégedve s fizetésjavításért esedeztek. Az 1731. évben például a „*Saagmeister*“-ek fizetését heti 1 frttal emelték.

A Mitrovszky kívánta mestereket 1731-ben csakugyan Magyarországra küldötték. Gmundenből ugyanis hat hajócsináló és egy kovács-mester július 11-én Pozsonyba érkezett. Beszterczebányán át aztán Máramarosba mentek.⁶⁾ Ezentúl tehát — írja az udvari kamara — Bocskón két gmundeni kovács lesz; kár, hogy a műhelyük igen szűk.⁸⁾

A Bocskón levő hajóépítő-telep ezidei mesterei között a legelső *Brändtner Mátyás* (felső-ausztriai) volt. A jelentések igen ügyes és derék

1) Köz. pénz. levélt. Hung. 14956. fasc. 1729. nov.

2) Ugyanott, An Salzadministration zu Rónaszék: 1729. decz. 17.

3) Ugyanott, Hung. 14966. fasc. 1730. szept. 18.

4) „*ëinen aigenen Faust Schmidt anhero zu berufen, denselben an einen gelegensamben Orth in der kays. Herrschaft Boesko etc.*“

5) Köz. pénz. levélt. Hung. 14969. fasc.

6) Ugyanott, Hung. 14976. fasc. 1731. juli 11.

8) Ugyanott, 14979. 1731. okt. 26.

embernek mondják. A tót és a ruthén parasztokat ő oktatta a hajó-építés mesterségére.¹⁾

Az 1732. év tavaszán Bocskón 14 hajó készült, s ezek a kincstárnak 2983 frt 10¹/₂ kr.-jába kerültek. A hajókon kilencz ausztriai hajóépítő mester, tizennégy ács, hat Handlanger és egy kovács dolgozott. A másik kovácsot, a kit Ischl-ből küldöttek oda s a kinek magának heti 3 frt és anyjának heti 2 frt bére volt, haszontalansága miatt el kellett bocsátani. Mást sem tett, mint a melléje rendelt ruthéneket szidta. Az elkészült 14 hajó egyenkint 19 bécsi-öl hosszú, 2 öl és 5 hüvely széles volt; vastagsága 4 hüvely, mélysége 2 láb és 11 hüvely volt.²⁾

A hajókon kívül ez évben Bocskón csupán Belgrád részére 28,600 darab 18 láb hosszú deszkát készítettek.³⁾ Mivel a faneműeket Szegedre és Eszékre is nagyon sürgették, még ez évben megújították a *gombási* (Sóvár mellett) fűrész-malmot, s Felsőbányára Ischl-ből és Gmundenből 15 Holzknecht-et küldöttek.⁴⁾ Ugyanekkor a Belgrádnál állomásozó hadihajók javítására s esetleg új hajók építésére Németalföldről és Hamburgból hozatnak hajóépítő mestereket.⁵⁾

A mármarosai hajóépítő- és kádár-telepeken 1733-ban nagy baj történt. A munka vezetője és lelke Kriechbaum József gyilkosságba keveredett, s a nagybányai jezsuiták asylumába menekült. A kámara, hogy e derék mestert megmentse, a magyar kancelláriával *salvus conductus*-t állított ki részére.⁶⁾

Ez esettől eltekintve, a hajóépítés nagy erővel folyt. Július hó 2-án ismét egy új fűrészmalom felállítását rendelték el hosszú hajódeszkák készítésére,⁷⁾ és egyúttal öt hajócsináló mestert küldöttek Salzburgból, Ebensee-ből és Ischl-ből. Az egyik mester öt gyermekét is magával hozta.⁸⁾

A külföldi mestereknek évről-évre való illetén küldözgetésével sikerült elérni, hogy Magyarországbán mindenfelé kitünő famunkások és hajócsinálók képeztek. A mint szaporodott nálunk a hajócsinálók száma, a külföldi drága mestereket már nélkülözni lehetett. Az 1735. évben Bocskóról azt jelentik, hogy ott egymagában harmincz kitanult

1) Köz. pénz. levélt. Hung. 14980. fasc. 1731. nov. 10.

2) Ugyanott, Hung. 14986. fasc. 1732. máj. 30.

3) Ugyanott, An die Salzbeamte zu Marmaros 1732. ápril 3.

4) Ugyanott, 14991. fasc. 1732. nov. 19.

5) Ugyanott, 1732. máj. 28. Ex consilio bellico.

6) Ugyanott, Hung. 14994. fasc.

7) Ugyanott, 14996. fasc. 1783. júli 27.

8) Ugyanott, 14997. fasc. 1733. aug.

hajócsináló van, a kik mindannyian ruthének.¹⁾ Ezeknek mesterei Brandtner és Leonander voltak.

Jellemző, hogy a beküldött mesterek közül igen sokan örökre nálunk maradtak. Az 1736. évben például jelentik, hogy a mármarosi német mesterek közül csak négy nem telepedett le állandóan, „*die übrige aber alle angesessen!*“ A kiképzett hazai mesterek közül megemlítik Orosz Pétert, Orosz Andrást, Bodnár Vazult, Tóth Ferenczet, Lemessányi Györgyöt, Vassilits Ignácot stb.²⁾

Erdélyben Gyulafehérvár vidékén épp úgy folyt a hajóépítés, mint a felvidéken. Az 1736. évben például 240 különféle vízi járóművet küldtek le sóval Szegedre. A hajóépítés vezetéséhez ez évben Belgrádból is küldnek Gyulaféjérvárra mestert,³⁾ mert 20 teljesen új alakú („auf ein ganz besondere Art“) hajót akartak készíteni.

Az 1735–1737. évben sok történt a Száva hajózhatóvá tételére is. E folyóra ismét más szerkezetű hajókat készítettek. Belgrádban bizonyos Dreyer állott a hajóépítés élén. *Nord* községben is ő vezette az építést. A hajókat aztán az ő nevééről nevezték „*Dreyerische Cameral-Schiffe*“ néven.⁴⁾

Az 1737-ben a háború veszélyei miatt a hajóépítés fokozott erővel folyt. A többi között elrendelték, hogy a *hradeki* uradalomban 30 darab 18 öl hosszú és tíz láb széles hajót készítsenek. A munkások és hajócsinálók odaküldése sietve rendeltetett el. Egy hajó a számítások szerint 85 ft 27 kr.-ba fog kerülni.⁵⁾

Az 1738. év tavaszán ismét 11 hajóépítő mestert küldtek Ischl vidékéről Rózsahégyre.⁶⁾ Ugyanekkor a hadihajók építésére Chevalier de la Merveille egy csomó külföldi mestert vitetett Belgrád alá.⁷⁾

Az Erdélyből és Tokajból Szegeden összegyűlt hajók javítására *Claudius Lefort Du Plessy* főhajómester 21 osztrák schopper-mestert küldött Szegedre!⁸⁾ Ugyanez év (1738) december havában ismét 10 felső-ausztriai hajóépítő mestert küldtek *Hradek*-ba. Rózsahegyén ugyanekkor 17 osztrák mester dolgozott.⁹⁾ Ugy látszik, még ez sem volt

1) Ilyenek voltak: Kopa István, Orosz Demeter, Dobkó Demeter, Bodnár, Petrás, Vaszilics, Ivanyik, Belley Nyikita stb.

2) Közös pénz. levélt. Hung. 15026. fasc. 1736. máj. 14.

3) Ugyanott, 15025. fasc. 1736. ápril.

4) Ugyanott, 15024. fasc. Prothocollum über die bey Einrichtung der Navigation des San Strohms und Laybach Flusses.

5) Ugyanott, 15036. fasc.

6) Ugyanott, Hung. 15050. fasc. 1738. máj. 28.

7) Ugyanott.

8) Ugyanott, 15051. fasc. 1738. júl. 9.

9) Ugyanott, 1738. decz. 15.

elegendő, mert a hradeki mesterek számát 16-ra emelték, aztán Pestre is tíz felső-ausztriai mestert küldöttek.¹⁾ Az 1739. év márczius havában *Lefort du Piessy* kimutatása szerint Magyarországra Hallstadtból és Oberthraunból 13, Goysern-ből 7, Ischl-ből 46 és Ebenseeből 5 hajó-építő és schopper-mestert küldöttek.²⁾

Megemlítjük, hogy ez évben Tokajba is küldöttek hajócsinálókat, mert ott építették a Szeged részére szükséges kompokat. A vasalást a cigányokkal végeztették.³⁾ Ime ismét egy adat arra nézve, hogy Szegeden sem lehettek még oly nagyon bőven a hajócsinálók!

Az 1739. évben a mármarosai hajóépítő telepek 50 hajót készítettek; a hajók 19¹/₂ öl (bécsi) hosszúak, 11 láb szélesek és 3 láb mélyek voltak. Rózsabegyén ugyanez idő alatt száz hajót készítettek.⁴⁾ Egyes felső-ausztriai mesterek azonban itt már elbocsátásukat kérték, mivel bérüket nem kapták rendesen.

Az osztrák hajóépítő telepeket ez időben már annyira megapasztották a sok mesternek Magyarországra való küldésével, hogy például 1739. május havában már Sziléziából küldenek 26 schoppert Pestre.⁵⁾ Nem is csoda, hogy már Sziléziára szorultak, mert hisz 1739. január 19-én egyszerre *hetven schopper-t* küldenek Gmundenből Magyarországra! Pedig magában Gmundenben is elkelt volna a sok munkás, mivel épp ekkor 24 naszádot és 200 hajót rendelnek ott.⁶⁾

Ugyancsak ebben az esztendőben Eszékre 20 hajócsinálót és schopper-t küldenek *Marburgból*,⁷⁾ aztán Belgrádba igen sok ácsot és mestert, Sabácra pedig külön 11 ács mestert.⁸⁾

A hajózási hivatal részéről a Duna és a Tisza mellett fekvő városokban alkalmazott hajócsinálók és schopper-ek közül a háború alatt sokan elpusztultak. Az 1737. évben 9, 1738-ban 16, 1739-ben 30 és 1740-ben hat ilyen osztrák hajómunkás halt meg nálunk. Hazájukba pedig 31 mester ment vissza.⁹⁾

Az erdélyi só szállításának biztosítása céljából már régebben is telepítettek egyes helyekre hajósnépet. Így Lippaván 21 ilyen család élt.

1) Közös pénz. levélt. Hung. 15057. fasc.

2) Ugyanott, 15060. fasc. Wie viel Schiffwerker, Zillenschopper und Zimmerleut in den Salzkammergut aufgebracht etc.

3) Ugyanott, 15060. fasc. 1739. ápr. 21.

4) Ugyanott, 15064. fasc.

5) Ugyanott, 15061. fasc. 1739. máj. 5-én a mesterek már Zsolnán voltak.

6) Ugyanott, 15058. fasc.

7) 1739. febr. 21.

8) Ugyanott, 1740. márcziusi csomóban.

9) Ugyanott, 15077. fasc. 1740. okt. 8.

Dévára meg Temesvár és Belgrád visszafoglalása után, privilegiummal ellátva egész csomó hajósembert telepítettek, s ezek a Visconti-vámtól egész a Bolgár városig külön utcában laktak.¹⁾ A mikor 1741-ben a Jósika-féle falvak, Borsova, Szelistye és Sovorsin a kincstár kezére kerültek, azonnal 72 hajócsaládot telepítettek oda. Később e számot még jobban növelték. Mivel a hajósokkal benépesített falvak erdőkben bővelkedtek, a kincstár bizton remélte, hogy a hajóépítés ott szépen fel fog virulni.²⁾

Az említett helyeken kívül Gyulafejervár vidékére is telepítenek hajócsaládokat. Ezeket jobbára a Maros partjain gyűjtötték össze (eine Quantität von Schiffleuten oder sogenannten *Fitschuren* bestellen und ansässig machen).³⁾

Mivel ez időben a Dunán a hajóvontatást is újra szokásba vették, egész sereg *kormányosságot* (Kormanyenschaften) szerződtetett a kincstár. Magában Péterváradon 60 ilyen kormányosság volt. Komáromban is sok ily hajós kompánia, vagyis Kormanyenschaft volt. A legutóbbi török háború idején például jelentékeny szerepet játszottak a komáromiak közül Puskás Gergely, Tóth Imre, Farkas Pál, Ujvári Mihály, Lukács István és Thaly Ferencz hajóskompániái (Kormanyenschaften). Mindezek saját földött hajóikon gabbanemüt szállítottak Ujpalánkra, s Bécsbe rezet hozták vissza.⁴⁾

A győri hajósnép már nem volt oly népes és hatalmas, mint a komáromi, vagy mint a pozsonyi. Az 1737-ben a győri hajós-czéh csak három „*meisterschaft*”-ból állott, s ők maguk írják németül, hogy „*wür noch neue Anfänger seyn*”!⁵⁾

Eszéken ugyanekkor húsz „*meisterschaft*” volt, s ezek havi 30 frtért mind a kincstár szolgálatába álltak.

Mária Terézia korában a hajóépítés terén nálunk bizonyos hanyatlás észlelhető. A Duna- és a Tisza-parti városokban ugyan állandóan voltak már super-mesterek, de a mármarosí, hradeki és a rózsahegyí telepeken keveset dolgoztak. Ennek természetes oka, hogy a háború színhelye már nem az alsó Duna volt. Mária Terézia háborúi alatt ausztriai hajóépítők telepítésével is igen ritkán találkozunk. Inkább csak a régebben betelepítettek dolgozgatnak nálunk a só-hajókon. Így 1741-ben

1) „Wür gesetzte *Haiuschmeister* und samentliche Dewaer Haiuschen” etc. (Hung. 1740.)

2) Közös pénz. levélt. Plantage deren Hajuschen in den freyen Josikaischen Dorfschaften.

3) Ugyanott, Hung. 1741. aug. 29.

4) Ugyanott, 1737. augusztusban kötötték meg velük erre nézve a szerződést.

5) Ugyanott, Hung. 15036. fasc.

Bocskón Schöndorfer György *Ischl*-ből beköltözött mester vezeti a hajó-építést. Vele együtt több gmundeni mester is dolgozik ugyanott.¹⁾

Szokatlan dolog történt 1742-ben. Addig — mint tudjuk — a naszádosok csak Magyarországon küzdöttek. Most az összes naszádokat, *miket épp ekkor Gmundenben készítettek*, felső Ausztriába rendelik, s miután ott felfegyverezték, a komáromi naszádosokat ültették rájuk.²⁾

Ugyanekkor a Péterváradon veszteglő hadihajók (Chalouppen) javításához 30 mázsa szurkot, 15 mázsa kocsikenőcsöt, 200 font faggyút, 200 font lenolajat és 200 font vörös, fehér és sárga festéket küldenek az örökös tartományokból.³⁾ Hajómunkások küldéséről ez alkalommal már szó sem esett.

Ezután jó idő telt el, a nélkül, hogy a hajóépítők telepítése ügyében valami történt volna. Nincs is semmi nyoma annak, hogy hozzánk, a hajózási hivatalon kívül, mestereket küldöttek volna. De már nem is volt szükség ilyen mesterekre, mert hisz két század óta állandóan folyt a hajóépítők és schopper-ek küldése, s így a mieinknek elég alkalmuk nyílt e mesterségek elsajátítására. Aztán meg a beküldött mesterek közül is sokan állandóan Magyarországon maradtak.

A 18. század másik felében, a mikor a Fiume és Triest felé való kereskedelem megélénkül, a Száván és a Kulpán is fellendült a hajózás, s vele együtt a hajóépítés is. Eleinte az úgynevezett csász. és kir. „*Pottenschiff*” nevű hajók, meg a kisebb alakú horvát hajók végezték a szállítást. Az 1766. évtől kezdve azonban a *Fremaut* mérnök terve szerint épült hajók (számra 40 darab) teljesítették a szolgálatot, s a teherszállítást csakis a *Fremaut*-féle modell szerint készült hajókkal engedték meg.⁴⁾ Ilyen 12 hajó építésére kért engedélyt 1766. nov. 27-én a temesvári kereskedelmi társaság is.⁵⁾ Az engedélyt meg is kapta.

A *Fremaut*-féle hajók helyett később a *rajnai hajók*-kal tettek kísérletet. Az 1775. évben a Kulpán és a Száván már javában dolgoztak az ilyen hajók építésén. A Károlyváros mellett lévő hajóépítési telepet a külföldről hozott Heppe mester (Schiffbaumeister) vezette. Hogy a munka könnyebben menjen, a Rajna vidékéről *Schiffbaumeister*-

¹⁾ Közös pénz. levélt. Hung. 1741. csomó. Jelentés Mármarosból az udv. kamarához.

²⁾ Ugyanott, Ex consilio bellico 1742. máj. 17.

³⁾ Ugyanott, 15096. fasc. 1742. jún. 8. Zur Carenierung und Calefatierung deren zu Peterwardein befindlichen Bramen und Chalouppen“.

⁴⁾ Ugyanott, 5461. fasc. Littor. Commerz Nr. 161.

⁵⁾ Ugyanott, Tiganit György Amigo et Comp. folyamodása.

schaften néven nevezett kompániákat telepítettek Károlyvárosba.¹⁾ Ezeknek a segítségével a hivatalos jelentések szerint a Száván és a Kulpán a hajóépítés nagyban javult. Mire Heppe mester a rajnai vitorlás hajókkal (tölgyfahajókkal) a Dunán is kísérletet tett. Az 1780-as években ilyen rajnai módra készült vitorlás hajói immár a kincstárnak is voltak, s ezen hajók a Fekete-tengerig jártak. Az 1782. évben a kincstár a Willeshovische Compagnia-nak ad el néhány ily rajnai módra készült hajót, s csak azt kötötte ki, hogy a kompánia maga vontatja fel a hajókat.²⁾

¹⁾ Köz. pénz. levélt. Littor. Commerz. 5464. fasc. „einer besseren Construction bey dem Schiffbau Rheinische Schiffbaumeisterschaften nach Karlstadt angestellt worden, welche bisher jährlich von dem Schiffbaumeister Heppe von Zeit zu Zeit ihre ausgemessene Besoldungen empfangen.“

²⁾ Ugyanott, Decretum an die n. ö. Regierung: „Circularre an alle Länder-Stellen, einige auf rheinische Art gebaute Schiffe ab aerario verkauft werden würden“.