

1. Leandro Anguissola térképe 1684-ből a Pest-budai hajóhíddal

A BUDAI HAJÓHÍD A XVI. ÉS XVII. SZÁZADBAN

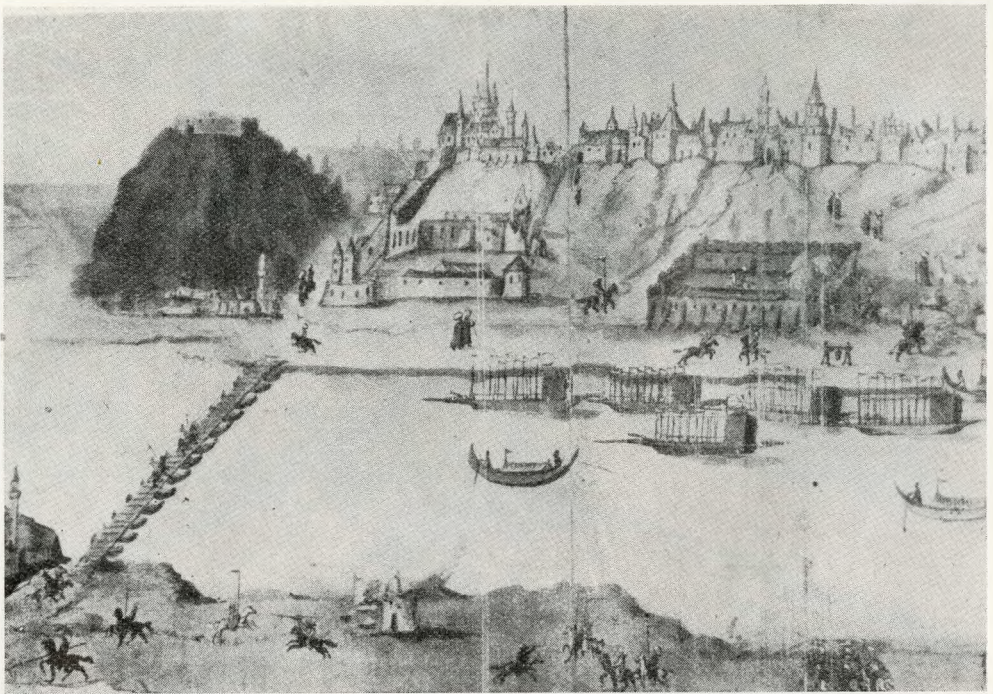
A törökvilág katonai erődítéseinek emlékein kívül vajmi kevés figyelmet és érdeklődést fordítottunk azokra a XVI. és XVII. század műszaki színvonalán álló cölöp- és hajóhidakra, amelyek a maguk korában őszinte elismerést váltottak ki nem egy nyugati utazóból.

A hidakkal kapcsolatban már megemlékeztünk az Eszék—Dárda közt a Dráván épített, állandó cölöphídról, amely egyedülálló műszaki alkotás volt a XVI. századi Európában¹

Most szeretnénk részletesen megemlékezni a Pest-Buda közt épített nevezetes hajóhídról, amely oly nagy és fontos szerepet játszott a két város életében. Éppen ezért kívánatos lesz — a régi utazók leírásai alapján — foglalkozni — az elfelejtett híd történetének részletesebb ismertetésével.

A másfélévszázados múltú hajóhid mozgalmasságát gyakran tarkították elemi csapások, ostromok és erőszakos rongálások, így a híd részben vagy egészben teljesen elpusztult; a sok csapást és pusztulást megért híd azonban mindig újra és újra született a szivós helyreállítások nyomán.

A hajóhid építését a 15. budai pasának, Szokollu Musztafának (1566—1578.) tulajdonították, aki a hidat 1571-ben építtette volna meg.² A legkorábbi írásos emlékeink szerint a híd már 1556-ban készen állt. Erre a tényre utal egy defterünk, amely szerint a hajóhid felszereléséhez hajóköteleket vásároltak 110 akce értékben.³ A jelzett időpont szerint, Musztafa csak helyreállíthatta a megromlott vagy szétrombolt hajóhidat. Megállapításunkat alátámaszthatják azok a háborús és természeti események,



2. A hajóhíd a XVII. század fordulóján. Ismeretlen mester vízfestménye

amelyek a híd történetében oly gyakran megismétlődtek; 1578-ban földrengés pusztította el; 1598-ban a „ravasz ellenség” a Dunán leúsztatott fatörzsekből ácsolt tutajokkal rombolta szét a hidat; 1602-ben, Pest bevételekor a császáriak gyűjtötták fel, míg Buda utolsó ostroma előtt a keresztény seregek kezébe került a híd 30 darab hajója (1684). Végleges pusztulása 1686-ban következett be: Pest kiürítésekor maguk a törökök ágyútűzzel gyűjtötták fel a hidat.⁴

*

A korabeli nyugati utazók nagy többsége őszinte elismeréssel, némelyike bámulattal emlékezett meg a Duna két partját összekötő hajóhídról.

Ezek közül megemlítenék Edward Brownt (1642–1708) az angol király házi-orvosát, aki értékes megfigyeléseivel és adataival járult Buda emlékeinek jobb megismeréséhez — a következőképpen emlékezett meg a hajóhídról:

„Mivel az itteni lakosok a hajóhidak kényelmes mivoltáról meggyőződtek, a hajóhidakat oly ügyesen állítják össze, hogy kis és nagy hajók egyaránt könnyen áthaladhatnak, mivel gyors átjárást nyitnak nekik. Aki ezeket a hajóhidakat látta, nem fog csodálkozni a rouen-i és grenoble-i hidakon: Buda és Pest közt van a legszebb hajóhíd, amelyet valaha láttam”.⁵ Brown a budaihoz hasonló kivitelű és szerkezetű hajóhidakat látott Esztergomnál és Kalocsánál is.

E. Brown általánosító és elismerő leírásánál sokkal részletesebb, és ha lehet szakszerűbb Evliya a világutazó (1611–1681), aki nemcsak a hajóhidat írja le, hanem annak pontos helyét is.

A budai hídfőt az egykor vízben álló Ali-pasa tornya előtti parton — a Révkapuval szemben — a mai Ybl Miklós szobor közelében, míg a pesti hídfőt a városfalon kívül, a mai Deák Ferenc utca torkollata közelében jelölte meg.⁶

A két testvérvárost összekötő hajóhíd jelzett helyét utólag igazolta a térképek, helyszínrajzok és veduták nagy száma, amelyet Buda visszavivásakor készítettek a császári szolgálatban állt nyugati hadmérnökök. (J. Haüy, Hallart, Jouvigni, Anguissola, De Fer* stb. (1. kép.)

Evliya megemlíti, hogy a hajóhidat 70 db tömlőhajó(ponton)-ból állították össze és láncokkal kötötték egymáshoz úgy, hogy a Duna közepén két-két hajót felnyithattak

a hajóforgalom zavartalan lebonyolítása érdekében. Mindazok, akik a hidat igénybe vették, vámpénzt (hídpénzt) fizettek. Igen zord tél idején, mikor a Duna befagyott, a hajóhidat a part egyik (budai) oldalára húzták telelni.

Evlíya még feljegyezte, hogy a híd forgalmával és karbantartásával 300 (!) hídőr foglalkozott.

A hajóhidat részletesen lerajzolta Nicolas de Fer (1646–1720) térképész és rézmetsző, aki a „Les forces de l'Europe” című, 1693-ban megjelent művében közölte is.

Ugyanakkor mindkét hídfőnél katonaság vigyázott a híd biztonságára és épségére.⁷

Érdeemes lesz megjegyezni, hogy a szorgalmasan jegyező Evlíya ezúttal adó-sunk maradt a híd nagyságával és méreteivel.

A hiányzó méreteket jóval előtte és utána pótolták azok a császári követségekhez beosztott tisztviselők, akik Isztambulba tartó követjárásuk alkalmával Pest-Budán is megfordultak és hátrahagyott útleírásaikban hasznos adatokkal egészítették ki ismereteinket városunk egykori állapotáról, így a hajóhídról is.

Ezek az utazók – több-kevesebb eltéréssel – a híd hosszát 500–700 lépésre becsülték, míg a hidat hordozó hajók számát 60–70 darabban állapították meg a szabályozatlan két part között, a Duna vízállásától függően.

Stephan Gerlach, ev. lelkész, aki Ungnád követségében 1537-ban járt Budán, a hajóhíd hosszát 700, míg annak szélességét 7 lépésben állapította meg.⁸

Reinhold Lübenau, II. Rudolf császár követségébe beosztott königsbergi patikus, aki 1587-ben járt Budán – és a híres hajóhídon is átment Pestre – a híd hosszát 500 lépésben, míg a hidat hordó hajók számát – akárcsak Evlíya – 70 darabban állapította meg.⁹ (2. kép.)

A hajóhídról H. Ottendorff császári kém is megemlékezik emlékirataiban, aki Evlíyával egyidőben járt Budán. (1663.)

Szerinte a hosszú hajóhíd 60 egynéhány hajón nyugszik. Leírásához csatolt és felületesen megrajzolt térképével nem hisszük, hogy elnyerte volna magas megbízójának (Montecuccoli) tetszését.¹⁰

A XVII. század közepétől – Evlíyán és Ottendorff-on kívül – Christian Wallsdorf, a volt hadifogoly, aki kényszerűségből már hosszabb ideig tartózkodott Budán, ezért sokkal pontosabb és részletesebb megfigyeléseket tehetett, mint a hivatalos küldetésben pár napig Budán tartózkodó követségi tisztviselők. A hajóhíd hosszát 680 lépésben, míg a hordozó hajók számát 60 darabban állapította meg.

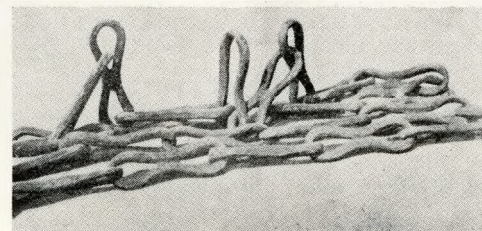
A hajóhíd adatain kívül, Wallsdorf egy igen fontos leírással is hozzájárult Buda erődtípi rendszerének kiegészítéséhez, amelyről a fentebb idézett beszámoló nem szerezhettek tudomást, mert ehhez békés időkben (frigy) jártak.

Budán: szerinte az egykori királyi istállók közelében, a hajóhíd előtt, óriási kovácsolt vasláncot húztak ki a törökök a két part között, de a Duna szintje alatt, hogy háborús időkben elzárhassák a hajóforgalmat. Szerzőnk elmondja, hogy 1602-ben, mikor a császáriak elfoglalták Pestet – a folyamatot elzáró vaslánc egy részét (pesti oldalon) a császáriak zsákmányául ejtették, míg a lánc másik fele a budai oldalon maradt.¹¹

A Duna forgalmát elzáró, óriási, kovácsolt vasláncot nemcsak ellenséges hajók, gályák és sarkok feltartóztatása céljából feszítették ki, hanem a féltett hajóhíd épségének védelmére is: „A ravasz ellenség” mint említettük a Dunán gyakran leűsztatott fatörzsekből ácsolt tutajokkal rombolta szét a két város forgalmát lebonyolító hajóhidat.

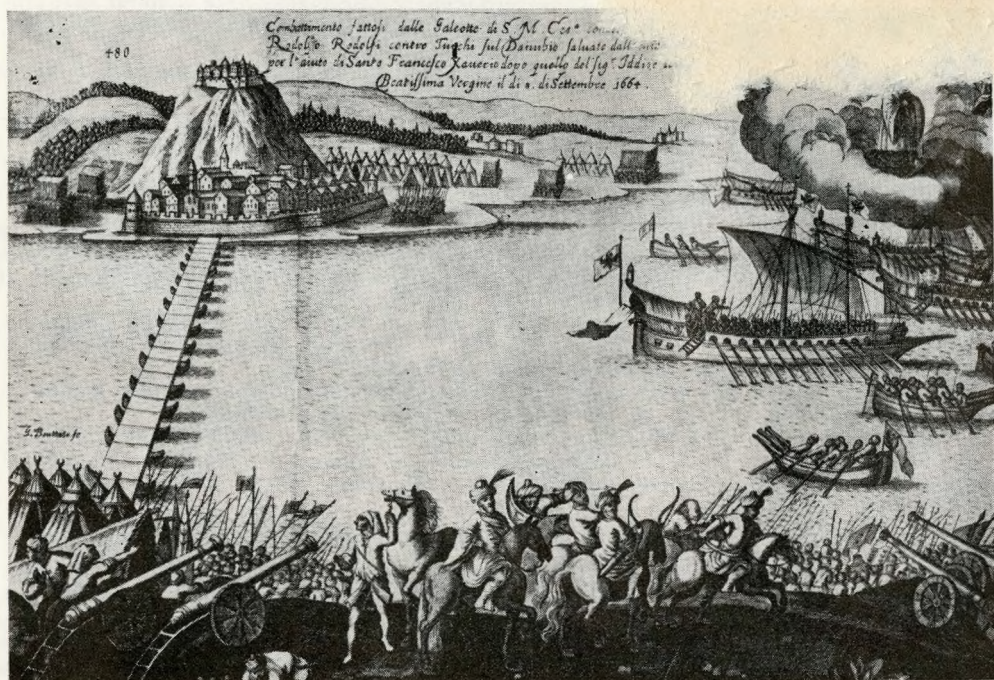
A folyamok, öblök elzárásának korai példáját a bizánciaktól tanulták el a törökök, mikor 1453-ban II. Mehmet „a győző” hajóhada megtorpant a kifeszített vasláncsal lezárt „Aranyszarv” bejárata előtt.¹² (3. kép.)

3. Az „Aranyszarv” bejáratát elzáró lánc



4. Duna-zárólánc egyik darabja a XVII. századból. (Magyar Nemzeti Múzeum)





5. Priorato: „Csatater a Dunán” 1664 (metszet a „Lipót császár története” c. műből)

Wallsdorff szavahihetőségét igazolja az a 2 darab — egyenként 3 m hosszú — kovácsolt vaslánc, amely Bécsből került vissza 1927-ben hozzánk.¹³ (A dunai zárólánc egy-egy ovális alakú szeme, 30 cm hosszú és 4,5 cm vastag, súlya 10 kg.)

Egy másik kutatónk, az itt ismertetett vaslánc tervezését és kivitelezését Daniel Speckle-nek, (1536 — 1589) a híres, várépítőmesternek és teoretikusnak tulajdonította.¹⁴

Budát 1541. VIII. 29-én szállta meg a török és csak 1686. IX. 2-án foglalták vissza az egyesült európai seregek. Így Speckle, akit II. Miksa császár hívott be az országba, csak a királyi Magyarország várainak megerősítésén tevékenykedhetett.

A különböző időkből és szerzőktől idézett leírások és adatok egybevetése alapján megközelítő képet kaptunk az egykori hajóhid nem mindennapi nagyságáról és szerkezetéről.

A hajóhidat — mint láttuk — sok csapás érte a közel másfélévszázad alatt, de mindig helyreállították a törökök.

Írásos emlékeink szerint a hajóhid helyreállításához és állandó javításához népünk is hozzájárult munkájával: egy 1573-ból származó adat szerint — „a budai hajóhidhoz szükséges szeget, pántot — feltehetően egyéb vasárúkkal egyetemben — a kecskeméti és kőrösi kovácsok küldték be Budára, a hajóhid felújítási munkáihoz”.¹⁵

Ez a kényszerű együttműködés sok más katonai jellegű munkánál is kimutatható (malom-, várépítés, salétromfőzés stb.) Ugyanakkor bizonytalanná válik — éppen stílusjegyek hiánya miatt — ezek hovatarozásának besorolása.

A híres hajóhid, amely kisebb-nagyobb megszakításokkal közel 140 évig kötötte össze Budát annak külvárosával Pesttel, szinte nyomtalanul pusztult el Buda visszavívása alkalmával.

Az egykorú elismerő leírásokon és vázlatos rajzokon kívül csupán egy-egy háromméteres lánccdarab — tárgyi bizonyíték — emlékezteti a múzeumi látogatót a hajdani hajóhidra és a dunai zárólánccra. (4. kép.)

Molnár József