

## A hajóhid alkonya

Irta : Siklóssy László

A hajóhid csak oly nevezetessége volt a XVIII. századi Pest-Budának, mint a XVII. században a törökök hasonló alkotása. A XIX. századi technika haladása sem rontotta le varázsát. «Minden esetre bámulnunk kell — olvassuk még 1821-ben is — a hajóhid első megépítőjének merész gondolatát, ha számba vesszük, hogy a hidon közlekedőket csupán a hajók deszkafatai s az azokra fektetett padló választja el a vízhaláltól. Es mégis ez a hid, amelyet óriási horgonyok tartanak s amely merészen dacol a vad folyammal, a szilárdság mesterműve».

1767-ben, amikor először állították fel a hidat, a jelenlegi Türr István-utca vonalába került. Ez volt a hagyományos helye a Dunán való átkelésnek, amelyen azonban a későbbi fejlődés változtatni kívánt. Az omladozó városfalakon túl ugyanis mind élénkibb lett az élet. II. József idejében a Liptóváros képében előkelő külváros keletkezett és a főbbi külvárosok is fejlődésnek indultak. Vásárok idején a város közgazdasági élete tulkerült a régi belterületen és egy új főközlekedési vonalat teremtett meg, a jelenlegi Deák Ferenc-utcat, amelyet közönségesen Fő-utcának neveztek. Itt épültek a leglelkintéyesebb magánházak, itt nyitottak ragyogó üzleteket a kereskedők és itt ütöttek tanyát a kávéházak. A környékről jövőeknek erre vitt az útjuk és valóban mi értelme sem volt annak, hogy a Budára szándékozók balra kacskaringózzanak és a Vácikapun keresztül torlódjanak a hidra felé. Ezért 1788-ban áthelyezték a hidat a jelenlegi Deák Ferenc-utca irányába, amelyet ezentúl Nagyhid-utcának neveztek, ellentét-

ben a Kishid-utcával, amely napjainkban velközte le ezt az elnevezést.

Most már zavartalanul bonyolódhatott le a két part között a közlekedés. A hid technikai megerősítése mindinkább javult. Az első esztendőekben ugyanis a hid alakja hajlott volt, csaknem félhold alakú, hogy ilyképpen jobban dacolhasson a folyó árával, a XIX. század harmadik évtizedében azonban már mellőzték ezt az óvatossági rendszabályt. Eladdig 46—47 pontonon nyugodott, mikor azonban egyenesre huzták, 43 hajó is elégséges volt erre a célra. 64 horgony tartotta a hajókat 50 öl hosszú láncokkal. Hossza hajlott állapotában 242 öl volt, egyenes állapotában 240 öl, szélessége 4 öles 6 láb. Ilyképpen két szekér kényelmesen elmehegett egymás mellett, oldalt pedig kettős korlátok közt gyalogjárók voltak. Különösen 1819-től kezdődőleg szorították a gyalogosokat a járdák használatára, amire a két oldalt felállított «városi katonák» figyelmeztettek udvariasan a járókat. Akinek azonban ez volt a passziója, az a kocsit is választhatta. — A hidon általában gyors tempóban haladtak a kocsik és lovasok, nem vévén figyelembe a sebes hajtást tiltó táblákat. Fel van azonban jegyezve, hogy szerencsétlenség alig történik.

A hajóhidat két oldalt a két parton cölöpre épített hidvégek egészítették ki, még pedig a pesti oldalon négy téglafacölöp tartotta tizenegy öl hosszúságban, a budait pedig két cölöp öt öl hosszúságban. Nagy fogatékossága volt a hidnak, hogy a két hidvég megrevségével szemben a hajókon nyugvó rész a víz emelkedését, vagy apadását követte. Szárazsággkor a hid közepe annyira süllyedt, hogy a nehezebb szekereket a lovak alig tudták felvontatni a partra.

A parton vámszedő-házikók voltak, a közzeiben pedig, különösen a pesti oldalon, jó üzleteket kötöttek az élelmiszer- és csemegeárusok. Már a régi jó időkben is rájöttek arra, hogy a hid tájéka különösen alkalmas az efféle üzletre, hiszen a repülőhid első bérletőjének, Lehner Jánosnak már pöre volt a miatt, hogy a repülőhídon bort méretett. Később már előkelő cukrászsátor állott a parton, olyan kioszk-féle, amelyet ilyképpen írta le Gvadányi József gróf «Egy falusi nótáriusnak budai utazásában» (1790):

*Elmentem ; s megálltam a hid tulsó végén,  
A hol egy szép sátor állott a bal felén :  
Ebben sok sétáló mulatgatott kedvén,  
Egygyik lemondát, másik fagyost kérvén.*

A hajóhid tájéka volt az előkelő világ és az aranyifjuság találkozóhelye. A Két hid-utca-ban voltak az előkelő üzletek, az elegáns kávéházak s a meleg estéken a hidon indult meg a korzó, mert a rendetlen és piszkos Dunapart erre még nem volt alkalmas.

Minderről klasszikusan tájékoztat bennünket a Peleskei nótárius. Adjuk át neki a szót:

*Duna! Oh te drága Neptunus magzatja!  
Szépséged Európa minden vizét hatja.  
Örvényidben magát hány Viza nyugtatja?  
Arany fővényednek drága minden latja.*

*Nem elég, hogy Budát te úgy ékesited,  
Még Pest Várossát — is hozzá egygyesited,  
Ezt hajókból kötött hiddal tellyesited,  
Nyelvi ki nem mondhatja: őket mind szépided.*

*Ez öszve kapsolást ha fontosan nézem,  
Jónáthán és Dávid barátságát képzem,  
Cástor és Polluxnak szerelmeket érzem,  
Még is dilséretit eléggé nem végzem.*

*Ez hidon sok ezren napnak le mentével,  
Sétálnak, és telnek örömök kedvvel.  
Sok Pyramus játszik rajta Thysbéjével,  
Enyhülnek fagyossal, 's mandola tejével.*

*Mesterséges tüze gyakran Vulcánusnak,  
Ég rajta de többet ég tüze Vénusnak.  
Itt sok ártatlan szív tétetik tizinkosnak,  
Jól hívják e hidat hát Labyrinthusnak.*

Altalában notárius uram a hidon vehette leginkább szemügyre a megváltozott magyar világot. Mert tudvalevő, hogy nem volt megelegedve a modern pest-budaiakkal. Amint maga mondja: „Feltettem, hogy rajtok én csúszást tenni fogok, ha egyenként fogok velek lenni, a hidra sétálni, ha találok menni.” Ugy is történt és amikor „módja lévén, a hidon megállt”, itt szolította meg a kényes urfiakat és dármákat, akik haszontalanul élték a becsületes régi magyar hagyományoktól. Sőt amikor a kettős városban hire futott annak, hogy a török háború kitört, még politizálni is a hidra ment: „Azért a Dunának hidjára futottam, ottan egy nagy urra, hogy reá akadtam, örültem, hogy tőle mindent megtudhattam.”

Szóval a hid annak idején sokkal nagyobb szerepet játszott elődeink gondolatvilágában, mint mai sokkal pompásabb utódai. Fenntartása éppen kezdetleges volta miatt szintén sok aggossal járt. Amíg az első időkben felállítását és leszerelését az időjárás alakulása szerint intézték és az előálló károk elbírálása méltányossági alapon történt, addig később ez a kérdés is precíz rendezést nyert olyképpen, hogy a hidat december 6-ára kellett szétszedni és március 4-ére kellett felverni. E határidőn belül a természeti károkat a bérlő viselte, ha ellenben azt kívánták tőle, hogy a hid továbbra is fennmaradjon, avagy korábban állíttassék fel, a károkért a városok voltak felelősek.

A téli közlekedés nagy probléma maradt. A legkülönbözőbb megoldási módokat észlelték ki. Az első stádiumban, amikor már veszélyes lett volna a hajóhidat megtartani, a gyorsan beállított repülőhiddel pótolták. A második stádium az volt, amikor a Duna még nem fagyott be ugyan, ellenben már jégtáblákat hordott a víz háta. Ez volt az az időpont, amikor a hajósok szereplése kezdődött. Erre a célra öt nagy dereglye és nyolc csónak állott rendelkezésre, olyképpen, hogy minden csónak husz embert vihetett magával négy evezősön és egy kormányoson kívül. Természetesen megnél sűrűbb volt a jég, annál kevésbé volt biztató az átkeles és annál nagyobb egyéni bátorságot kívánt meg mind az utastól, mind a hajóstól. Így következett be a harmadik stádium, amikor már csak kisebb csónakok közlekedhettek. Schams Ferenc, a biedermeier Pestnek ez a kedvestollu krónikása, elragadtatással írja le, mint törnek utat a kis halászcsonakok a jégtáblák között nem is evezők, hanem csaklyák segítségével. Ezenközben az is megtörténik, hogy a nagyobb jégtáblák egészen elzárják az utat, ami azonban nem retenti vissza a hajóst, aki kiugrik a jégtáblára, maga után vonja ladikját, hogy aztán ismét vízre szálljon vele. Az efféle bravur látványossága volt a két partnak és híressége a régi Pestnek. Amíg a rendes dereglyeközlekedés a hidbérlők rezsijében történt, az efféle életveszélyes vállalkozás már egyes bátor hajósok magánkeresetét növelte.

A negyedik stádium az volt, amikor nagyrészt szilárd jégkéreg borította már a Dunát, ez azonban nem ért át a folyó másik partjára. Különösen a budai meleg források voltak leggyakrabban a folytonossági hiány okozói. Ezt az esetet már 1780-ban szabályozták olyképpen, hogy a jégen át való közlekedést dereglyeszállítás egészítse ki, amelynél egy gyalogos ember egy krajcárt, a kéllovas kocsi négy garast, a háromlovas kocsi hat garast fizessen.

Az ötödik stádiumban a téli fagy bebotolta a Dunát, úgy hogy rendes gyalog- és kocsiközlekedés indulhatott meg a jégen át. Itt is felmerült a kérdés, vajjon kell-e a jégen át való közlekedésért vámot fizetni. E vitákra 1780 július 14-én a pozsonyi kamara nemmel felelt, ellenben ő felsége parancsából kötelezte a városi hatóságokat, valamint Falk adminisztrátort, hogy gondosan őrködjék afölött, hogy baleset ne történjék. Ezt a célt szolgálta a jéges ut kivilágítása is, amelyet a Magyar Kurir 1788 december 30-án „indult” száma ilyképpen jelez: „Pest és Buda városoknak szép Rendtartási között emlékezetes az, hogy a Dunán által a jégen világoztató lámpások vagynak éjszakán kirakva a járt utnak mind a két felén.”

Az időjárás azonban nem egy tréfát csinált a benne bizókkal. Így 1800-ban megtörtént, hogy amikor a pesti tanács s a diszruhás polgárság küldöttségbe ment Budára, József nádor és felesége, Alexandra Paulowna üdvözlésére, a jég abban a percben indult meg, amikor a pestiek beléptek a várkapun. Ott is rekedtek jóideig.

A hidra vonatkozó szabályok az idők folyamán természetesen sok apró változáson mentek át. A polgárság különböző kategóriái sohasem szüntek meg a hidvám ellen küzdeni. 1783-ban a tisztviselők családtagjai s a polgárok szószólója is kivívták a maguk részére a hidpénztől való mentességet. Ugyanezt sikerült elérniük a külvárosok — a Viziváros, Tabán és Ujváros (Lipótváros) — tisztviselőinek, de csak saját személyükre nézve.

A pénzügyi kezelést illetőleg a házikelés és a bérlési rendszer váltakoztak. Falkot 1785-ben egy Stax nevű bérlő követte, aki már 25.000 forint bért fizetett. 1794-ben ismét városi kezelésben volt a hid, 1808-ban Glücks-werth Mihály likőr- és rozsólisgyáros volt a bérlő, aki hat évre évi 37.000 forintért vette

bérbe. 1837-ből pedig már azt olvassuk, hogy kerek 90.000 forint a bér.

Érdekes volna részletesebben foglalkozni ezekkel a számadatokkal, amelyek találóan jellemzik a két város közigazdasági fejlődését, a mely mind hangosabban követelt egy az időjárás szeszélyétől független összeköttetést. Tudjuk, hogy e kérdést fényesen oldotta meg a Széchenyi-Lánchid, a szabadságharc előtti Magyarországnak ez a dicsőséges emléke. A Lánchid története külön nagy studium, amelybe most ne kívánok belekontárkodni.

A hajóhid és a Lánchid, a múlt és a jövő, még találkoztak. A szabadságharc nagy napjait még együtt érték meg. A Lánchid már készen volt és várta, mikor adják át a forgalomnak, az elaggott rivális pedig dicstelen végét érezte közeledni; Isten tudja, mi lesz belőle, szétszedik, szétosztják; aki annyi eseményt ért meg, annyi előkelőséget hordozott, annyi szerelmes párt látott: pipás halászok egyhangu sorsában fog ašztozkodni. A sors azonban másképpen határozott s a hajóhidnak, izgalmas napok után, olyan dicsőséges halált juttatott, mint nem egy régi ősenek a török háború idején. Itt történt 1848 szeptember 28-án Lamberg gróf megöletése és tavasszal, 1849 április 24-én a hajóhidon átvonult az osztrák sereg Pestről a budai várba. A hátvéd gyújtotta fel a hajóhidat és egyszersmind felszedte a Lánchid burkolatát is, sőt a lakosság megrémítésére egy nagy üres lőporszekrényt állított föl annak közepén. Am sem ez a blöff, sem Alnoch ezredes kudarcos vállalkozása nem ártott a Lánchidnak s az délcegen, fiatalon maradt meg városunk legkarakterisztikusabb műemlékeként.

Az öreg, tűzhalált szenvedett hajóhid azonban már csak az emlékezésé.

---