

A hajóhídon.

Írta: VÁRADI ANTAL.

Jerünk csak vissza egy kis száz esztendő-
viszem önöket sétálni a hajóhídra . . .
csoda elképzelhetetlen állapot nekünk,
a hajóhídon — a vasuti, Ferenc József, Er-
zsébet, Lánç, és újpesti vas óriásokon mehe-
tünk át ma hóban, viharban, napsütésben
egyaránt, — az az állapot, mikor hónapokon
át meg volt szakítva minden összeköttetés
Budával, ahol előkelő hivatalok, állami épü-
letek, hatóságok és magánosok laktak, a kiktől
függtek egyesek és testületek, pörök és kegyel-
mek, haladás és maradás . . . Négy, sokszor öt
hónapon át meghalt minden. A kapu feléig
érő hóban nagy nehezen vájtak egy kis kimenő
lyukat s akinek épen muszáj volt az utcára
menni, azon át bujt ki. De akit nem üldözött
a sorsharag, az bent maradt a buboskemence
mellett és egy világért nem vakmerősködött
volna ki a goromba időben.

De az én sétám nem téli. Ragyogó ápri-
lisi napfény van és rügyeznek a dunaparti
homokbuckákon sarjadott füzfabokrok. Szép
az idő, sár nincs, sétálhatunk . . .

Akkorában a Duna büszkesége a péter-
váradai hajóhid vala. Akinek elkerülhetetlenül
szükséges dolga volt odaát, de a zajló jég miatt
nem mehetett — ha német közmondás szerint
minden kötél szakadt — lekocsikázhatott Pé-
terváradra. Onnét azután fölküldötték Pozsony-
ba. Mire ezt az utat megjárta — kitavasodott
s akár ladikon átkelhetett.

Egyszóval a péterváradai hid volt az akkori
hidépítés büszkesége. A pesti hajóhid csak jó-
val azután épült.

1767-ben állították össze az első hajó-
hidat. Odaerősítették a mai Hungária környé-
kére, de itt a partviszonyok nem voltak a leg-

kedvezőbbek. Huszonegy esztendeig törték a
fejüket, hogy mit lehetne csinálni a hajóhíddal,
amelyre alacsony vizállás mellett rakott desz-
kákkal lehetett csak felmenni, ha pedig áradt
a Duna, akkor rengeteg kecskelábakat kellett
elébe rakni, arra cölöpöket, deszkákat s úgy
vontathattak rá kocsikat.

Huszonegy év múlva — 1788-ban aztán
— feljebb vitték a későbbi nagyhid-utca tor-
kolatához. Ott meg is maradt egész a lánchíd
felépülései.

A legszebb alkonyati séta a hajóhídon
esett. Friss levegő, egy kis langyos szellő, por-
mentes, szép tágas hely, kilátás messzire és
jó társaság. Ezek voltak a hajóhídi séta ked-
vességei. Mert mindenki odament, már a ne-
mes embereket értem, akiknek nem kellett
hidvámot fizetni. A nemes urak és marháik
vámmentesen vonulhattak át.

A hajóhid minden reggel széjjel nyitta-
tott, hogy a felfelé igyekvő hajók átalmehesse-
nek rajta. Vásárok alkalmával órák hosszat
tartott ez az átkelés, mikor is a parton vára-
kozó szekerek egész raja szorongott és a koci-
sok káromkodása, a gazdák veszekedése s a
hidőrök feleselése pokoli koncertbe olvadt össze.
Mikor aztán megint összezsukódott a hid,
mindenki első akart lenni rajta. Lovasok vág-
tattak a szekerek közé, gyalogosok sikoltoztak,
ropogott a tulterhelt deszka, városi darabontok
ordítottak, lovak nyeritettek, libák-kacsák gá-
gogtak és asszonyok siránkoztak. Ez volt a
reggeli koncert a dunaparton.

A hajóhid bérlőnek volt kiadva. Rengeteg
bérösszeget fizetett érte a bérlő. Ötvenkétezer
és ötszáz forintot. A hid fentartása is belekerült
évente negyven-ötvenezer forintba, ennyire
teszi legalább a fentartási összeget Schams,
az egykoru városi polgár. Azonkívül ne felejt-
sük, hogy a nemesség, az összes pesti polgárok,
a katonaság, a hivatalnokok vámmentesen

mehtek át, sőt a pesti és budai polgárok ze-
kerei és marhái is. Így hát mindössze a keres-
kedők, idegenek, vásárosok és utazók fizettek.
Hogy milyen rengeteg lehetett azoknak a for-
galma, mutatja a bérösszeg, melyet nem fize-
tett volna a bérlő, ha haszna nem marad.

Azonkívül ne felejtjük el, hogy télen át
legalább három, néha négy hónapig ki volt
szedve a hajóhid. Ilyenkor aztán nem volt
jövedelem.

A bérlő szerződésének értelmében de-
cember elseje előtt nem volt szabad a hidat ki-
szedni. Ha ez ideig jégjárás keletkezett, be-
fagyott a víz és a hid rongálódott, a város tar-
tozott a javítási költséget fizetni. Ha ellenben
a bérlő december elsején túl is fentartotta a
közlekedést, minden esetleges kár az ő vállára
nehezedett.

Volt olyan év, amikor ki sem kellett
szedni a hidat, volt ellenben olyan is, hogy már
november végén hatalmas jégtáblák csap-
kodták a pontonokat. 1812-ben tizenhat fok
volt a legnagyobb hideg. 1813-ban csak 13,
a következő esztendőben 12 s 1811-ben 10.
Legmelegebb nyár 1819-ben volt, amikor ár-
nyékban 29 fokot mutatott a hőmérő. 1811-ben
egy fokkal kevesebb volt a legnagyobb hő.
1806-ban hetvenöt napig esett és hét napig ha-
vazott, 1809-ben hetvenhét esős nap volt,
huszonegy havas. 1815-ben száznégy esős nap
volt, s harminchárom havas. 1816-ban száz-
huszonnyolc nap esős, s csak huszonkilenc
napon havazik. A legszárazabb év az 1808-iki,
összesen negyvennyolc esős és harminchat
havas nappal.

1806-tól 1819-ig az átlag 83 esős és 26
hóeséses nap. Így találom följegyezve Kmeth
professor írásaiban, aki a régi várbeli csillag-
vizsgáló s később a gellérthegyi „Sternwarte“
egyik főembere volt.

A hajóhid Buda és Pest városok közö

*Hajóhid a Duna & a főváros
között a legújabb időkben!*

tulajdona volt. Negyvenhat usque negyvenhét pontonon állt, a két parton erősen le volt bakolva s félhold alakú görbüléssel volt lehorgonyozva a folyam fenekére. Kétszáznegyven öl hosszú, négy öl négy láb széles volt. A közepén a jövő és menő szekereknek dupla ut, a két szélén korlátokkal szegélyezett gyalogjáró. Ilyen volt a hajóhid, Pestbuda büszkesége.

1819-ben a két város magisztrátusa elrendelte, hogy a pietonok — gyalogjárók — Budára a jobb, Budáról Pestre a bal oldalon tartoznak menni. Ezen hatósági rend fentartására katonák vigyáznak, akiknek különösen az adatott utasításul, — persze németül, — hogy „die uneingeweihten Fremden auf eine bescheidene Art zurecht weisen, azaz : az avatatlan idegeneket valami ildomos módon rendutasítani . . .“

Most nyugszik a nap . . . A bokros várhegy mögött piros az ég. A nádor lakása fölött — a mai királyi vár helyén — csillagvizsgáló torony emelkedik, amely az ég csodáit van hivatva figyelni. A vár lejtőjén hepehupás, bokros sziklával megszagattott utak mentén apró vityillók állanak. A dunapart hosszában földszintes kalyibák, a partba vágott pincék bejárattal. A vén Gellért alatt is egy házsor, amelynek udvaraiból a sziklák alá nyuló barlangok kezdődnek. Mesteremberek raktárai azok. Egyikben vagy huszezer ködmön és bunda illatozott, a másikban bőrök száradtak. Volt egy, amelyben fejsz tehenek bögték s a szomszédos Hidfürdő (Bruckbad) alól kifolyó meleg víz-alkotta tócsákban a Rácváros disznókereskedőinek a háziállatai henteregtek.

Észak felé tekintve, a nádorsziget ötlík szemünkbe. *Palatin-Insel*-nek nevezik az egykoru leírások, mert a kisebbik rész a nádoró volt s annak északi sarkán egy rombadólt torony-féle építmény állott ki a vízből alacsony vízálláskor, amelynek közepéből vastag gőzugár emelkedett az égnek. Forró víz fakadt

ottan a Duna mélyéből. Az a torony valamikor török fürdő volt, lépcsők vezettek hozzá, de már Schams, Buda és Pest tudós leirója, panasolja a mult század huszas éveiben, hogy ha nem vigyáznak rá, nemsokára előnti a Duna a romokat, s a hullámok egészen el fogják söpörni a régi fürdő utolsó maradványait is.

Dél felé a csepeli part füzése látszik, s a folyam bal partján, a tábori kórház rengeteg hosszú épülete. A part hosszában még állanak a régi falak, s az utolsó bástya, a mai Petőfi-tér helyén a rondella, mely német és magyar színészek nyomoruságos tanyája, ott éktelenkedik, félig lebontott tetejével. Télen a hó is beesett, azért a publikum — mikor akadt — lábzsákot és bundát vitt magával. Csak a nyomorult komédiásoknak kellett trikóban és vacogva komédiázni.

A hajóhid feljárója mellett fenyőfapadok voltak a földbe erősítve, részint hogy a vámszedők néha-néha leülhessenek, részint, hogy a sétálók pihenhessenek rajtuk. A rondellában vitézkedő színészek próba közben vagy próba után ki-kimerészkedtek a partra és leültek pipázni a padokra. A hiddal szemben a hid hivatalnokainak helyiségei voltak, irodák, szertárak és a kassza. Onnét is kikérezkedett a nyomorult diurnista és egy-egy pipa dohányt elszitt a komédiások megvetett társaságában.

Balogh István szerint ott sütkéreztek az előadás megkezdése előtt a jókor odasereglett Thália-vértanuk. Katona József nem egyszer disputált ott társaival „az különféle korok viseleteiről és az dekorációkról,“ amelyeket festeni kellett volna, ha tellett volna rá. De hát az akkori összes színpadi kiállításra jellemző egy ügyelő nyilatkozata, akit aziránt kérdeztek meg, hogy jelmezek dolgában micsoda készülettel bír a színház?

— Hát nagyon egyszerű a dolog. Krisztus előtt szandál és trikó, Krisztus után szandál helyett csizma, de csak trikó.

Ezen jelmeztani nyilatkozat élénk világságot vet a kor viszonyaira. Némelyek szerint van direktor, akinek még ma sem terjed tovább a jelmeztani készütsége.

Előttém fekszik egy kis tizenhatodréti könyv, amely a mult század huszas éveiben készült s a régi Pest leírásával fejeződik. A hajóhídról szólván, megbotránkozik a szerző kifejezést, mondván : „nem rejthetem el csodálkozásomat, a naponta való gyors hajtás és lovaglás láttára a hajóhídon . . . Azt hihetné az ember, nincs rend, nincs regula, ha a vámszedő bódéján nem ékeskednék egy fekete tábla ezzel a felirással: gyors hajtás és lovaglás tilos. Hiszen a bérlőnek is jobb volna, ha nem nyargalnának a hidon, nem rongálódnék a hid, de a bérlők hallgatnak, — szerencsétlenség még mindez ideig, hála Istennek, nem történt, tehát — volenti non fit injuria . . .“

Ime, egy kis nyílttéri panasz száz esztendővel ezelőtt. Ha jó irótársunk véletlenül felébredne a szervita temetőben — mely fölött palotaerdő nehezedik — s szembe találkoznék egy automobilal, hogy áldaná a száz év előtti gyorshajtást . . . Hiszen az akkori örülség csendes filozófia a mai józanésszel szemben.

A hajóhid végén s a közepén katonai strázsa őrködött. Nyáron csak megvolt szegény őrtálló baka, a maga huszfontos köpenyegében és félmázsás csákójában. De mikor ősszel elkezdett fujni az északi szél s ingott a hid, sipolt a boreas, akkor igazán nem tudja szegény, hogy hova bujjék? Azt hiszem, gyakran cserélgettek a parti örökkel a hidközépi mártírok. A hid budai végénél később a Reischl-féle pajta állott, melyet Kelemen László színész-uttörőnk bérelt, s amelynek társulata megint nagyon szeretett nyári délutánokon a hidfőnél ácsorogni és lesni, ha érkezik-e pesti publikum? Mert a budaiból nem lehetett megélni . . .

Már ekkor nagyon kezdik emlegetni, hogy milyen szükséges volna valami olyan szí-

lárd hidépitmény, amelyen télen-nyáron közlekedni lehetne. A nemzeti muzeumban egy egész sor hid-terv volt felállítva, melyekről Schams azt mondja, hogy: „unausführbare Modelle.“ Azonban olvasom az akkori német ujságban, hogy egy Campmiller nevezetű ur, „az hétválasztó korcsma szálájában elő fogja adni egy állandó hidnak tervét, és meg fogja esmérteni annak minémüségét.“ Oda hát elmegyek!

Campmiller ur a felolvasás elején prospectusokat osztogatott ki, amelyekben minden adatot felsorol s szakszerűleg bizonyítja, hogy hidat lehetne építeni, még pedig a mostaninak a helyén. Négy falazott kőoszlopon nyugodnék a hid, mely állana öt faivből, mindegyik negyvenhárom öl hosszú lenne. Négy usque ötszáz esztendőre garanciát vállal. Egy krajcár reparáció sem kell, kivéve a minden husz-harminc esztendőben való átfestést. Az egész hid kőkockákkal kirakva, rézzel fedett házácskákkal a két végén summa-summarum kétszáz és negyvenezer forintba kerülne . . .

Itt akadt meg a dolog. Annyi pénz talán nincs is. Mint ahogyan az a bizonyos szegedi bicskacsináló mondotta a megrendelő angolnak, aki ötszáz bicskát kért tőle:

— Annyi bicska, megkövetem, nincs is a világon . . .

Igy hát a Dunába esett a szép terv, mert azt a rengeteg pénzt nem lehetett előteremteni. Még most is arról beszélnek a Budára igyekvő sétálók, akik mellettünk elmennek 1820 április végén, s szörnyűködnek, hogy valaki olyan merész eszmét merjen felvetni, amely harmadfélszázezer Konvencions Münzébe kerül . . . A hajóhidon pedig kigyullad a tizenhat olajlámpa, a strázsák a hid végén halkán kérdik, hogy:

— Halt . . . wer da? . . .

S odatámasztják a kováspuskát a fekete táblához, melyen ki vagyon írva:

„Das Rauchen ist verboten . . .“