

A SZÁZÉVES BUDAPEST

Vannak helyek a Földön, melyek mintha egyenest arra termettek volna, hogy város épüljön rajtuk. Budapest földrajzi helye is ilyen. Azzá, ami ma: egyetlen várossá száz éve egyesült Pestből, Budából, Óbudából; és száz év nagyon kis idő egy város életében. Csakhogy e száz év előtt századok, ezredek vannak, beleveszve végül e táj kelta történelmének homályaiba. Népek telepedtek és kultúrák épültek itt egymásra; megművelt föld volt ez mindig: ilyenre építették a maguk városi telepeit már a rómaiak, s utóbb ilyenén — rómaiak hagyatékán — vonta föl vezéri sátrát a végleges helyére érkezett magyarság.

Romok is voltak itt mindig. Sokat belőlük megőrzött mélyében a föld, s a legszembeket épp mostanában adja ki magából a kutató ásóknak. Talán hogy az ősi város szervezesebben épülhessen bele az egyre nagyobbá épülő fiatal, százesztendőssé újba. Miközben Budapest távlati terveiben már a harmadik évezredre készül és annak igényeihez szabja elgondolásait, ez a történelmi múlt is talán minden eddiginél beszédesebben szól hozzánk és azokhoz, akik majd a holnapok Budapestjében fognak élni.

Kinek nem jutnak eszébe a főváros jubileumi esztendejében Berzsenyi sorai a' másfél századdal ezelőtti Pest-Budáról, mikor — „Vitkovics Mihályhoz” — a falusi költő a falu dicsérete helyett inkább „Budáról s Pestről énekel”? „Midőn Budának roppant bércfokáról / Szédülve Pestnek tornyait tekintem / S a száz házókat rengető Dunát, / A nagy Dunának tündér kertjeit / És a habokkal küzdő szép hidat...” Milyen mély visszhangokat tud adni egy-egy versnek a történelem! Mi még láttuk a mi „szép hidainkat” — nem a Berzsenyi hājóhidját — valóban „a habokkal küzdeni”, lerogyva, elpusztítva, romban; és láttuk újra Buda „rongált tornyait” is. Ma pedig az újjáépült hidakon megint „zsibongva egy világ tolong”, s aki Buda valamelyik „bércfokáról” lenéz, az egykori Rákosmezőn is túlterjedve láthatja „a tanult kéz nagy remekjeit” és „a dicső ész alkotásait”. A város tornyai újra állnak, templomtornyok és toronyházak; s a száz éve még egészen meg sem magyarosodott, népességében és méreteiben is kicsiny Budapest ma világváros.

Mindnyájunk ügye és mindnyájunk munkáján múlik, hogy méltó legyen kiásott múltjához, kivívott rangjához és megtervezett jövőjéhez.

JAJCZAY JÁNOS

A HÍD

Az aquincumi rómaiak az elsők, akik — városuk déli részén, valószínűleg a Rákos patak torkolata táján — állandó hidat vertek. Az Árpád-híd építésekor ennek cölöpeit meg is találták. A Tudományos Gyűjteményben már 1820-ban a „híd várról” (de Munimento Pontes), amely „Óbudának által ellenében állott”, jelent meg írás. A római hídfőket meg kellett erősíteni a barbárok (a marcóna arckifejezésű szarmaták, a markomannok, a félelmetes, elrettentő, szakállas kvádok, a mongolos arcú, fejű roxánok, s jazigok) betörései ellen, akikről képet kapunk a római Marcus Aurelius- meg a Traian-oszlop ábrázolásain. Damaszkuszi Apollodor Traiánnak több épületet épít, tudjuk azt is többek közt, hogy a Dunán hidat is. Később Hadrián alatt számúzik, végül kivégzik. A római dunai hidak elsősorban stratégiai célt szolgáltak. Közülük leghíresebb volt a Traianus híd. Az aquincumi hídról némi fogalmat nyerhetünk a váci Duna-könyök északi oldalán talált hídmaradvány révén, amely egy római híd alapjait képezte, s 28 méter hosszú és vagy 3 méter átmérőjű építmény. Az őrtorony-fal karjai mint-

egy patkószzerűen a Duna felé nyúltak. A mocsaras részeken cölöpök álltak ki a vízből. A „Burgus” védő serege nagy lehetett. Önállóak lehettek. Úgy látszik, nagy területen földet műveltek. Élelmiszer-vermet, kézi malmot, kutat tártak fel. A szemben lévő Duna-parton is hasonló „Burgus” volt, s így hidat vertek a kettő között. Érdekes, hogy Edward Brown angol utazó már 1673-ban megjelent útleírásában arra gondolt, hogy ezek a maradványok dunai híddal kapcsolatosak. Feltevését az újabb archeológiai kutatás igazolta: alacsony vízállás esetén felfedezték a híd alapjaiként szolgáló cölöpöket. A római hídfő körül vásárhelyül szolgáló terület alakult ki. Római pénzeket, mérleghez tartozó eszközöket, boroshordó tartozékokat stb. találtak. Itt üzleteltek a barbárokkal a római kereskedők.

A római történet írói közül Ammianus Marcellinus elmondja, hogy 374-ben, amikor a szarmaták betörték az egykori „Pannonia Inferior”-ba, Valentinianus többfelé hirtelen hidat vetetett, ahol kellett, és a császár ott kelt át, ahol a betolakodók nem is sejtették. Így úzték, kerítették be és verték meg a barbár elleniséget.

A rómaiak után a középkor végéig — úgy látszik — senkinek sem jutott eszébe Pest és Buda között hidat verni. Zsigmond viszont tervezett valamit. A budai parton megépített egy nagy őrtornyot. Bonfini azt írja, hogy egy óriási láncsal akarta a folyót elzárni, hogy a Dunán járó hajókat ellenőrizhesse és azoktól vámot szedhessen. Szerdahelyi 1770-ban Kassán megjelent Chronográfiájából tudjuk, hogy Mátyást csak halála akadályozta meg abban, hogy állandó hidat építtessen Pest és Buda között.

A törökök értenek a híd készítéséhez. (A világ egyik legrégebbi hídja a Melesz folyón át épült, közel 2000 éves. Törökországban áll.) 1526-ban tíz nap alatt teremtenek dereglyékkel Buda és Pest között átkelési lehetőséget. Feljegyzések igazolják, hogy 1556-ban, 1558-ban a híd nem átmeneti, hanem állandó berendezés. Amint Evlia, a nagyutadása, művelt utazó néprajzi, kulturális, topográfiai leírása is igazolja, télen lebontják a hidat. Ugyancsak tőle tudjuk, hogy Kiles Attrasi, azaz Kelenföld táján volt a budai hajóhid hídfője. A török híd 70 pontonon nyugodott. Hossza 690, szélessége 7 lépés. Egy hétig is eltartott, amíg a török hadsereg a hidon átvonult. A dereglyékre kettesével gerendákat erősítettek úgy, hogy szorosan összefűzték. A civil áthaladók hidpénzt fizettek. Lubenau, az osztrák követtség egyik tagja 1587-ben lejegyzi, miszerint a híd vám- illetve csapóhídyszerű rész volt, „amelyen át le-fel áthaladhatnak”. A híd mellett óriási vastag lánc volt a víz alatt kifeszítve. Ilyen hatalmas, az isztambuli mecsetben sokáig látható láncsal volt 1453 óta a Boszporusz is elzárva. A törökök a hajóhidak mellé kötött órló szerkezetet malomnak használták.

A török hajóhid Pest-Buda között hol a Tabán területén, hol attól északabbra hidalta át a Dunát. W. J. Zimmermann rézkarcán, amely Dilbaum Augsburgban megjelent Eikonográfiájának illusztrációjaként 1603-ban Buda 1602-es ostromát ábrázolja, a tabáni híd mellett egy, a Margitszigetre vezető hidat is láthatunk. Az 1686. évi Buda-ostromot ábrázoló De Rossi féle rézkarcon a Dunát két hajóhid íveli át; a Tabán és a Gellérthegy táján. Az egyik a majdnem négyszögletes Pest városát körülvevő fal legészakibb részén levő rondella előtt ért partot. Egy fennmaradt írás szerint gyakran viharok, természeti csapások érték a török hidakat. 1571-ben Musztafa pasa a megrongálódott hidakkal kapcsolatos munkákról számol be. Az egyik híd később földrengés következtében semmisült meg. De az ellenség is gyakran megrongálja a dereglye-alkotmányokat. A fogságba esett Ali pasa elmondja, hogy 1598-ban a Budát támadók a hidat elpusztítják. A fennmaradt részeket igyekeznek „hamar munkával” helyrehozni. Mindenfajta hajókból, dereglyékből állították össze, de nagyon „hepe-hupás” volt. Az újra felépített jó hidat 1602-ben egy mesterséges tűzszerszámmal — amelyet a víz folyása vitt — újra elpusztítják.

Happel Kriegerromanjában (1685) elmondja: az 1684-es ostromkor harminc hídhajó került a törököt támadók kezére, ami természetesen nagy veszteség volt. 1686. június 17-én a hidon nagyon sok török menekült meg. Hunyadi János híres mondása itt valóban bevált: „Futó ellenségnek arany a híd”. A menekülő oszmánok felgyújtották maguk mögött ezt a hajóhidat.

1686-ban a töröktől megszállott Budát ostromlók is építettek valamiféle hidat. Jakob Tollius németalföldi tudós, aki a „bölcsek követ” kutatta, 1687-ben itt járt. Az ő furcsa feljegyzéséből tudjuk, hogy amikor még puskapor szagú, üszkös a város, a Budát Pesttel összekapcsoló hidhoz ér, amely szerinte 57 de-

reglyén állt (ezt el is hisszük neki, de alaposan téved, vagy nagyozol, amikor azt állítja, hogy 10.000 láb hosszú), és ott megtudja, hogy Budán nem kaphat szállást. Pesten alszik, ahol vagy kétezer ember lakik (1704-ben négyezer lakója van). De mondja el ő maga: „Mielőtt átmentünk volna a Duna túlsó oldalára, a Pestet Budához kapcsoló hídhöz érve ott strázsáló fickóra bízunk lovainkat. Köpenyemet is átadtam, de bizony az tolvajkézre került. Azzal mentegette magát a suhanc, hogy szomját ment oltani a közeli kocsmába, s ezalatt a köpenynek lába kelt.”

Hogy Buda ostroma után a hajóhidat mikor bontották le, nem tudjuk. A török kiverése után eleinte csak csónakot, dereglyét, majd úgynevezett „repülő hidat” használtak a két testvérváros közti közlekedésre. Ez utóbbi voltaképpen sem nem repülő, sem nem híd. Becsületes magyar neve: komp. A Duna közepén cölöpöt vertek le vagy vashorgonyt engedtek le a mélybe, majd kövekkel megrakott zsákokkal erősítették meg. Ezen át a két partra kötelek vezettek, amelynek mentén részben evezősök, részben a kötelek segítségével embert, állatot, árut, szekeret szállítottak, húztak át kisebbfajta hajón, dereglyén. Az átkelés ilyen módja nem mindig volt veszélytelen, különösen amikor a vízen már jégtáblák úsztak. A hídpótlék kötele körülbelül az „Oláh-templom” tájáról a Rudas fürdőig húzódott. Némelyek szerint a Rudas (a német Rudern alapján) az evezősöktől nyerte volna nevét, mások szerint a Rudas fürdő előtt levert gerendák, rudak után, amelyeknél a komp kikötött. Akadtak olyanok is, akik azt tartják, hogy a rációk nevezték el, mert a rác „ruda” bányát, szóösszetételben ásványt, ásványost, „rudna-ilidzse” ásványvízfürdőt jelent. Ebből lett volna a Rudas fürdő. Vályi András, a pesti Universitas tanítója, egyik könyvében már a XVIII. század végén „Rudas fürdő”-ről beszél. A budai svábok Bruckenberg-nak, azaz Hídfürdőnek nevezik, ez utalna a „repülő híd” kikötőjére.

Régebben azt hitték, hogy a repülő híd Pest-Budán csak 1736 óta használatos. Ennek a primitív alkotmánynak már sokkal előbb kellett működnie, még akkor is, ha tudjuk, hogy 1703-ban Budán csak ezer, Pesten pedig csak kétszázhuszonegy család élt. Ezeknek valóban nem nagyon kellett kompjáratot biztosítani. Schmall Lajos kéziratából (Budapest krónikája 1686-1873) azonban tudjuk, hogy 1701-ben a pesti tanács Lenner Jánossal mégis elkészítette az első repülő hidat.

Mária Terézia 1766-ban kényszeríti a két várost, hogy hidat építsen, mert Albert szász herceg Pestre jön. Így tehát elrendelte: állítsanak a két város között hajóhidat, mint ahogy a pozsonyi országgyűlés alkalmából szokott történni. Így született meg a tényleges hajóhíd. A technikai munkát a főhajóhivatal végezte. A bérbe adott híd jó üzletnek bizonyul. Az első bérlő Koppauer Gottfried, de ő csak egy évig bérelhette. 1768-ban új bérletet hirdetnek. Nemi suskussal a régi bérlő kapta, de mert nyilvánvaló volt a Locatelli Péterrel, egy magisztrátusi emberrel való összejátszás, a 11.800 forint összeg is gyanús volt; újra bérletet hirdetnek, az újabb bérlet összege 16.150 forint, a Kamara ezt tudomásul vette. A hajóhidnak az idők folyamán sok bérlője volt. A múlt század elején már 50.000 forintra nőtt a bérlet összege; a hidat később a város vette kezelésbe. Hajóhidat már csak a harcok után, 80 év múlva, 1767-ben vernek ismét Pest és Buda között, amikor 46-47 hajóra fektették a pallót — a híd szilárdságát hatalmas horgonyok biztosítják —; 222 bécsi ölnyi és négy láb hosszú, 4 öl és hat láb széles volt. Két oldalt kettős korlátfá, középtűt a kocsik közlekedtek. A hídvérés nem ment gyorsan (persze nem tartott hat évig, mint a Széchenyi hídé), a hajókat csavarral, kötelek segítségével erősítették meg. A dereglyék összekötése 1832-ben nagy örömet okozott. Tágra nyílt szemmel nézik a tömegek. A polgármester vonult a magisztrátus élén a hídon át, amelynek felírása mindkét oldalon magyar: „Pest-Buda szabad királyi város”. Mindenki ámul, újjong, s az ingatag hídon a tömeg vonul, s a hintók dübörögnek. Az ismerősök örömmel köszöntik egymást. A férfiak magyaros ruhában, a nők görög szabású empire mezben demonstrálnak.

Az ún. „Óhíd”, a Rondella, ma Türr István utca (akkoriban a Belváros leg-szebb, legszelesebb utcája) táján kezdődött és a mai Ybl Miklós tér felé haladt. 1788 óta a Nagyhíd, ma Deák Ferenc utca végén állt, már nem ívesen hajlott, mint a régi helyén. A pest-budaiak igen büszkék voltak rá. „Negyvenhat hajón vagon építve, mely most 25.000 forint árendában vagon.” A „biztos híd” csak 1775-ben szakadt le, amikor is 163 hízott ökröt hajtottak át rajta. Mind beleesett, „tiz fűlt a Dunába”, írja a Mindenés Gyűjtemény. Még 1821-ben is dicsekszenek vele: „Minden esetre bámulnunk kell az első hajóhíd építőinek merész gondolatát,

ha számba vesszük, hogy a hídon közlekedőket csupán a hajódeszka pallói választják el a vízhaláltól és mégis ez a híd, amelyet óriási hajók tartanak, merészen dacol a vad folyammal, mint a szilárdság mesterműve". Nemcsak dicsérik, de panaszkodnak is, hogy „csekély számban vannak a lámpák”. A Jelenkor leírja a hídon előforduló rendtelenségeket: egy táblabíró panaszolja: „mily hangos szóváltásokra és postulatiokra” adott alkalmat, mikor hajnali órákban a „Zrinyi” gőzös indulásához sietett volna, és a hidat szétnyitották, úgy hogy neki csónakon kellett hajóhágcsonkon mászkálva elérni a hajót. „Polgártársaim nevében kérem, ne engedjék a hidat kinyittatni, míg a gőzösek útnak indulnak.”

A parton vámszedő házikó. Az árendás szigorúan beszédeti örökös láрма, veszekedés között a hídpénzt. Megszűnik a torzszalkodás 1806 után; hajdúk szedik a hídpénzt. Szabályozzák a vízimalom-ügyet is, a malmok ugyanis zavarták a hajóhidat a pesti parton. Lehetett belőlük több mint húsz is. A gálya-híd bérlőjéről a pest-budaiak nem voltak jó véleménnyel, mert ha naplopó volt valaki, „híd árendásnak” csúfolták. Amint a semmittevőt — ez is közmondássá lett — „hídon ácsorgónak” nevezték. 1785-ben Falk 25.000 forintot fizet a bérletért. Ő a közeli budai deszkaszínház bérlője is.

A hídon juss jogán ingyen mehetett át a nemes, a jurátus. Nem fizettek a papok, városi tisztviselők sem. A polgár, ha szőlőművelés céljából például trágyát szállított, nem fizetett. A hídpénz 1 krajcár, nagy csomag esetén 2 krajcár, a kétlovas kocsí 20, a hatlovas 50 krajcár, ha sóval volt tele a kocsí vagy viaszszal, mézzel volt megrakva, 150 forint. A „Tudós palótz”, vagy a huncfut Furkát Tamás, aki Monosbélbe lakó sógor-urának csintalan leveleket ír, 1804-ben önmagát így figurázza ki: „...Midőn Pestre visszamenni akarnék az egyik sváb pénzbeszédő azt kiáltotta rám: no! kán, Tzedl? Én azt feleltem: Ik bin Edelman; Nis-ta — mondá a német, da muzt tszolln. Arra nem tudván megmutatni petsétes nemes leveletem, két pénzt lefizettem készpénzbe.”

A hajóhidat szétnyitható, hogy a le-fel közlekedő hajók átmelessenek. Az átérésztés kora reggel történt. Nagy hajó 15 kr-t, tutaj és kis hajó csak 7 kr-t fizetett. A XVIII. század végén kilenc hónap alatt 6000 hajót engedtek át. A Honművész (1833) szerint „nevelte a hajóhidat a Pest és Buda közti kereskedést”.

A pest-budai rév körül nagy élet volt. A lótás-futás a dereglye-hídon egész nap tartott, de a pest-budaiak különösen a rekkenő hőségben nem tudtak szebbet, jobbat elképzelni, mint este a hídon hűsölni, „slefftetni”, innen gyönyörködni a rejtélyes Szent Gellért hegyben, a fenséges, méltóságteljes várban, a bársonyos Duna folyásában. Ő, mily szép volt „a habokkal küzdő hidat nézni” — lelkese-dik a költő —, „melyen zsi-bongva egy világ tolong”. A Híd utca elegáns, előkelő. A rokokó uracok, parókás asszonyságok, a frajlak, jurátusok ott lefetyelnek. A pesti parton finom kávéház illata csábítja a járókelőket. A hidához pesti hídfőjénél vette kezdetét a mai Deák Ferenc utca. Itt állt a híres Kemnitzer kávéház. Termei ragyogóak. Azért nevezték az utcát egy időben Nagy Kávéház utcának. Pest-Buda szerelmese, a generális írja: Egy cifra kávéház a Duna hídjánál vagyon, és én szebbet nem is láttam annál. Kérdés, ha nem szebb-e Vénusz templománál. A hídon is korzóznak. „Ez hídon sok ezren nap lementével sétálnak és telnek örömeik kedvével. Sok Pyramus játszik Thysbéjével”, és „Venus tüze ég”. A hídon frissítőt is lehetett kapni, amit a feleskei nótárius örömmel állapít meg, mondván: „Egyik lemondádét, másik fagyost kérvén”. Zughan bort is árultak, mandolatej is kapható. „Mulat és bosszankodik”, amint nézi a selyem szalaggal lekötött copfos, magyar gyomrot csömörítő hajporos fejeket, bugyogót, órát, ezüstcsatos cipőt, taszlit hordó honfitársait.

A szépen bemázolt híd közepén a csillag-glóriás fejű Nepomuki Szent Jánosnak, a hidak védőszentjének a szobra áll, amelyet május 16-án Pest-Buda jámbor lakossága virággal, gallyal övez. Ekkor este eregetnek a vízre égő gyertyát, mécses is. Olyan a látvány, mintha szentjánosbogarak lepnék el az öreg Dunát.

A „nyári hidat” az első fagy beálltával kiakasztották, és ezzel a két várost márciusig, néha májusig is elvágták egymástól. A dereglyéket, pallót az egykori Vadászúrt vendégfogadó akkor még üres telkére, az úgynevezett „Schiffschup-niba” szállítják, s itt a „hídpadon” száradnak télen a dereglyék. Ettől kezdve a túlsó partra csak Bécsen át lehetett menni. Ha a Duna vize befagyott, akkor a gyenge jeget megerősítették. A város hosszú létrát tétetett a jégre, majd felszörták a jeget szalmával és az egészet vízzel locsolták, míg megerősödött, megvasta-

godott. Ha a jég „kocsitartó” volt, szekéren vagy gyalog, korcsolyával közlekedhettek, sőt olykor az árusok is felütötték sátorfájukat a Duna jegén. Jó üzletet csináltak a lacikonyhások, peccenyések és a fokhagymás lángost, sült tőköt, sült krumplit, sült almát, pattogatott kukoricát, virsilit, peracet árusítók; fahéjas forralt bort is mértek, mert a hurka-, kolbász-, peccenyeárusok ételére inni kellett. Ha vastag volt a jég, a mutatványosok még ringlispilt is állítottak. 1788-ban a Magyar Kurír megírja, hogy „Pest-Budának szép rendtartása között emlékeztetes, hogy a Duna jegén világító lámpák vagynak éjszakára kirakva”. A bérlo a jegén átkelőktől is szed vámot, amit „jégvámnak” csúfoltak. Ha a zajló, fagyos, szeles Dunán akart valaki az egyik partról a másikra átjutni, a hajósok csak nagy pénzért vitték át a „pasasért”. Gróf Hoffmannsegg, aki rovarokat és madarakat gyűjt nálunk, 1793-94-ből fennmaradt leveleiben rokonait tudósítja az itteni állapotokról. Az egyikben azt írja, hogy zajlás idején az életveszélyes átjutás két-három órát is igénybe vesz, s főleg azon csodálkozik, hogy némelyek a bál kedvéért is rászánják magukat erre az életveszélyes utazásra. Sok pénzbe és sok rábeszélésbe került, hogy valakit átvigyen a révész a szemközi partra a futó jégtáblák közt. Székely László egy ilyen télvizi átkelést ír le naplójában. A gróf 1743-ban utazott Kolozsvárról Bécsbe. Amikor Pest alá ért, „már ekkor a Duna zajlott, a kompót kitétek, tsak ama nagy sajkákkal jártanak által Pestre az Dunán... A főhajómester tzifra, ezüst nagygombos öltözetben volt. Az Duna itt széles lévén s a zaj (zajlás) nagyon menvén..., én többször ily széles vizet nem látva, a zaj is megrettentvén, csak nem elhittem magammal, hogy odaveszek s többször nem látom hazámat... Mi, hogy hamarább átal mehessünk, az tzifra hajómesternek egy tallért nyomtunk az markába. Mint a sajka közepére állottunk és mikor a hajós azt kiáltotta: luláj! kétfele lógattuk az sajkát, hogy annál inkább rontsa az sűrű zajt. Rontotta is... és így Isten jóvoltából békével általmenénk az Dunán... és bemenék gyalog az Arany-ökör nevezetű vendégfogadóba.” Nagy kópék lehettek ezek a tzifra-gombos hajósok, mert Furkás Tamás is megjegyzi, hogy „mindig pálinkára valót kérnek — s akitől borraivalót kapnak —, azt szép tzeremóniával karnál a hajóba vezetik”. Nemcsak evezős kellett ide a dereglyére, hanem az úgynevezett „kurtulás” aki, mint egy régi kalendáriumban olvassuk „az hajó előtt az alattságot hányva a doronggal, hogy el ne akadjon”.

A XIX. században nyaranta öt hajóhidat vertek az országban a Dunán. Pest-Budán kívül Esztergomban, Komáromban, Pozsonyban (ezt 1771-ben a szélvihar széthordta) és Újvidéken. A Pest és Buda közötti forgalmat már nem tudta lebonyolítani a hajóhid. Szárazság idején, alacsony vízállás mellett a hídhajók olyan állapotba jutottak, hogy a lovak nem képesek felhúzni a terheket a hídról a partra, csak „forspont” húzza ki a mélyből a megterhelt kocsikat. A téli szünet megbénítja az életet. Már sokan gondolnak a „lehetetlenre”, az állóhídra. Az Ephemerides politico-literariae latin nyelvű újságban (1792) olvassuk, hogy „egy kovács bátorságot vett magának egy nagyfontosságú, az egész országra fölötte igen hasznos dolog előállítására, mert kicsinyben elkészítette egy nagy hídnak a mintáját, mely Buda és Pest közt volna felállítandó. Két végén alátámasztva, a többire nézve pedig függne a hid. Vaskötelekből állana. Állítása szerint íve lehajló síkhoz hasonlítana. Az ilyen hid örök volna. És akinek a Haza jóléte szíven feskizik, azonban legforróbb vágya.” Íme, az állandó hid első megvalósításának kísérlete. Harminc évvel később, 1820-ban a „Hét választófejedelem, más-képp a Hét elektor (Sieben Kurfürsten) vendégház” nagytermében egy Campmiller nevű ember, Pest-Buda közt építendő állóhid mintáját állította ki, sőt vállalkozott volna a hidat felépíteni 24.000 forintért. (Az ár mindenesetre elárulja az elgondolás komolytalan voltát.)

Mégis, az állandó hid gondolata a levegőben lógott. Robert Townson, a nálunk járt angol mennyi ideje írta le már, hogy „a három várost egynek tekintjük... hiszen csak a Duna választja el, hatalmas hajóhid vizet át rajta”. A „hatalmas” hajóhid már tarthatatlan, közeledik a végéhez. Utoljára 1849. április 24-én az osztrák sereg vonult át rajta. A Lánchíd már áll, csak még a forgalomnak nem adták át. A hajóhid és a „nyolcadik világcsoda” még találkoznak. 1849. április 23-24-ének éjjelén az osztrák utóvéd felgyűjtja maga után a dereglyéket és pallókat. Az égig csapó lángok fénye bearanyozza az új hidat. Valaki a csillag-glóriás szent szobrát megmenti a hajóhídról. Az egyik Eötvös téri ház udvarára került. Árván, magára hagyatva őrizte a „titok vértanúja” a hajóhid emlékét.