

Újbuda értékei 5.

# Duna

# Polgármesteri köszöntő

## Kedves Olvasók!

Az Újbuda értékei kiadványban, amelynek most az ötödik számát tarják a kezükben a kerület természeti és történeti értékeit gyűjtjük össze. A Gellért-hegy után – amelyről letekintve talán a legszebb kilátás tárul a szemünk elé Budapesten – most a Duna következik.

A Duna, amely nemcsak hazánk, de Európa egyik szimbolikus folyója is. Tíz országon halad át, vízgyűjtő területe pedig hét további országot érint. Több jelentős település is emelkedik a partjain, köztük négy jelenlegi főváros: Bécs, Pozsony, Budapest és Belgrád, így aztán nem csak természeti, de komoly kulturális értékkel is bír.

Újbuda fejlődését – a kerület hivatalos megalakulása előtt is – nagymértékben befolyásolta a Duna. Fontos kereskedelmi útvonal lévén évszázadokon keresztül a térség gazdaságának meghatározó előmozdítója volt, miközben élővilágával és kifogyhatatlan vízkészletével mezőgazdasági munkára is alkalmas. Budapest és benne Újbuda jelenlegi városképét a XIX. század végén kezdődött mederszabályozási munkák alakították ki – Lágymányos Budapest egyesítésekor, 1873-ban még mocsaras, vizenyős terület volt, a Műegyetem épületei helyén még a Duna hullámzott. A mederszabályozás után értékes területekkel gazdagodott a partszakasz, ahol lakóépületek, gyárépületek és egyetemek sora talált otthonra.

A Duna ennél azonban sokkal több, sokkal izgalmasabb. Változatos élővilága, természeti értékei és történeti kincsei felfedezésre várnak, amelyben az Újbuda értékei kiadvány ismételten jó társ lehet mindenki számára.

## Dr. Hoffmann Tamás

Újbuda polgármestere



## Az Ördögároktól a Hosszúréti-patakig

Amennyire gazdag kerületünk felszín alatti vizekben, olyannyira szegény a felszíni vízfolyásokban. Az Ördögárok és a Hosszúréti-patak közt alig találunk élő vízfolyást. Azonban ez nem volt mindig így, bizony voltak patakok errefelé, sőt vannak is, mindössze már a föld alatt. A patakok rendezését jól mutatja az Ördögárok története, amely a jelenlegi XI. kerület északi határán éri el a Dunát. Aki a 20. század elején Budafokon HÉV-re, majd onnan villamosra szállt, a Székesfőváros I. kerületében utazott. Ugyanis 1930-ig a városhatárig az újbudai gyárnegyed és gyarapodó lakóháza az I. kerület részét alkották. Ebben az évben hozta meg a Magyar Országgyűlés a XVIII. törvénycikket, amelyben 4 új kerületet hozott létre (XI., XII., XIII. és XIV. kerület), egészen eddig tehát az Ördögárok is a közös kerület része volt.

A budai hegyek vizét levezető Teufelsgraben nem véletlenül kapta a budai polgároktól az ördögrol a nevét: vízjárása nagyobb esők esetén kiszámíthatatlan volt. A csatornázás égetővé vált mind az árvíz, mind a szennyvíz elviselhetetlen bűze miatt.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1870-ben magára vállalta az árok rendezését. A lefedés munkálatait 1873 márciusában kezdték, az Ördögárok azonban még 1875 júniusában megmutatta erejét: a korabeli tudósítások mérhetetlen pusztításról számoltak be, az elkészült boltozatok több helyen beszakadtak és házakat sodort el az ár. Azóta katasztrófa nem történt, de a Csepeli Központi Szennyvíztisztító Telep 2013-ban történt bekötéséig Buda jelentős mennyiségű szennyvize folyt át a patak a Dunába.

A budapesti Duna-szakasz másik jelentősebb patakja jóval délebbre található. A Hosszúréti- (Kőérberki-)patak a torbágyi erdőben fakad, és Biatorbágy, Budakeszi, Budaörs, Törökbálint, Diósd esővizét felvéve éri el kerületünket. Összesen 114 km<sup>2</sup> a vízgyűjtő területe, ami a Kárpát-medencében nem számít túl nagyoknak, de a budai hegvidékben tekintélyesnek mondható.

A patak élővilága az utóbbi évek környezetvédelmi intézkedéseinek hatására megújult. Megjelentek a bütyköshattyúk, melynek egy párját a patakból kialakított halastavon sikerült megfigyelni 2016 őszén (sőt egy másik pár időnkénti megjelenéséről is beszámoltak 2017 márciusában). Gyakori a tőkés réce is, amely egyáltalán nem fél az embertől. A patak múltja meglepetéseket is tartogat.

Egy 1671-es feljegyzés szerint valamikor igen bő volt a halállománya, melynek példányai a Dunából úsztak fel, és az áradás levonulása után gáttal vagy zsilippel tartották vissza őket. Mára a gazdag élővilág javarészt eltűnt, köszönhetően annak, hogy 1975-ben a Fehérvári úti szakaszt 400 m hosszban beboltolták, valamint az élővíz volt hivatott a Gazdagréti úti lakótelep nem túl tiszta csapadékvizének elvezetésére.

A mai Villányi út és Bartók Béla út helyén időszakos vízfolyás húzódott. Ezt az 1911-es tervek alapján szüntették meg, aminek a fő oka nemcsak a kellemetlen szagokban és fertőzésveszélyben volt kereshető, hanem abban is, hogy a mai Gárdonyi tér környékén az árok igen mélyen húzódott, megnehezítve a Gellért térről kiinduló dél-budai várostengely megépítését.

# Szőlő, bor és gyümölcsészet:

## képek a déli Duna-part mezőgazdaságának történetéből

A dunaparti területen egészen a robbanás-szerű városfejlődésig a mezőgazdaság dominált. Alapvetően a szőlőművelés állt a középpontban: mint Buda környékén mindenütt egészen a 19. század végéig, a filoxéra-vészig megélhetést biztosított Óbuda, Buda, a Gellérthegy, a Sashegy, a Svábhegy és az újbudai Duna-part lakosságának.

A Duna-parton azonban jellemzően rozst termeltek. Elsősorban nem a terméséért (nyilvánvalóan azt sem pazarolták el), hanem a szalmájáért. A budai borvidéken ugyanis a szegénysorsú lakosok egész téli elfoglaltsága a rozsszalma-kötél fonása volt. A szőlőt, mivel a rafia eleinte ismeretlen, később túl drága volt, ezzel az anyaggal kötözték. Tavasszal a borospincékbe vitték le a kötegeket, hogy a nedves levegőben megpuhuljanak; ez jellemzően a nők és gyermekek munkája volt. A filoxéra okozta pusztulással párhuzamosan terjeszkedett a dél-budai iparnegyed, és a korábbi szőlők helyén már gyárak és műhelyek füstölögtek.

Hamarosan feledésbe merült a Weinmesser (oltókés, kacorkés), a Spiess (ültetőfúró), sőt még a főfás, kősúlyos pampresszek (Baumpresse), azaz mustsajtóknak az emléke is. Nem véletlenül írtuk a fogalmakat németül. A dél-budai szőlősgazdák jellemzően németek, azaz általában szászországi telepések voltak, akiket Mária Terézia és II. József hívtak Magyarországra.

A szőlő mellett, és annak kipusztulása után a mezőgazdaság gyümölcs- és zöldségtermesztésből állt. Albertfalva mellett volt egy 42 holdas gyümölcsészet. Sajátos színfoltja a tájnak a bolgárkertészek története. Ők Dél-Budán a 19. században építettek meg kertjeiket. Az újbudai történet azonban sajnálatosan rövidre sikerült. A vízrendezés, később az ipar kiépülése és a környezetszennyezés nehezítette működésüket. Végül a mezőgazdaság kollektivizálása és államosítása küldte „hullámsírba” Magyarország valószínűleg legtehetségebb és legszorgalmasabb kertészeit.



# Újbuda repülőterei

Kerületünk legtöbb lakosa tudja, hogy a Budaörsi repülőtér volt valaha Magyarország legfontosabb közforgalmi repülőtere, az Újbuda értékei füzetek 3. részében részletesen írtunk erről az óriási gyepfelületről. Jelentősége a Ferihegyi repülőtér átadásával csökkent, de a második világháború után a főváros egyetlen működő nemzetközi légikikötője volt. 1950. május 1-től helyreállították a Ferihegyi repülőteret, azóta a mezőgazdasági és sportrepülés otthona a 2017-ben 80 éves repülőtér, az évente megtartott repülőnap pedig már fogalom. Kevésbé ismert, hogy Újbudának nem ez volt az egyetlen légikikötője.

Az első világháború kitérője után kiderült, hogy az Osztrák-Magyar Monarchia repülőgépgyártása szűk képességekkel rendelkezik.

Aszód és Arad mellett Albertfalva lett a legfontosabb repülőgépgyártási központ. Az akkori gépek vászonból és fából készültek. 1914 végén épült meg az első gyáracsarnok Albertfalván.

Adott volt a terület: mező a szárazföldi gépeknek, és Duna a hidroplánoknak. A bécsi Jacob Lohner repülőgépgyáros szemelte ki a telket és alapította meg az UFAG (Ungarische Flugzeugfabrik Aktiengesellschaft) vállalatot. A gyár többnyire idegen tervekkel dolgozott, de néhány saját kísérleti gépet is gyártásba vett. Közülük a Lohner L 120-L 143 repülőcsónak összesen akár hat órát volt képes a levegőben maradni. Az albertfalvai telepen kísérletezett Petróczi István, Kármán Tódor és Zsurovecz Vilmos trió a világ egyik legelső helikopterével, azonban számos kísérlet után inkább a falécsavarok tervezésére és gyártására álltak át.



**Junkers F-13 menetrend szerint közlekedő hidroplánok a Szabadság-híd előtt**  
forrás: Fortepan / Budapest Főváros Levéltára

A gyár „sikerterméke” a Hansa – Brandenburg felderítőgép hazai változata lett: a világháború végén több ízben a Kárpátokat is átrepülték. A Brandenburg C I típusú felderítőgépből alig négy év alatt több mint 700 darabot állítottak elő. A gyár hidroplánjai az Adrián több légigyőzelmet arattak, még szárazföldi vadászgépek felett is, ami ritkaságnak számított. A gyár ebben az időben százakat foglalkoztatott Budapesten. A gyár végét a vesztes világháború okozta; egy ideig a Köztisztviselők Szervezete próbálta bútorgyárként üzemeltetni, majd az Országos Társadalombiztosító Intézet vette meg lakótelep céljára. Azonban az UFAG eltűnével nem tűntek el a repülőgépek Újbudáról! Egy merész

vállalkozó, gróf Jankovich-Bésán Endre egy állami koncesszió megpályázása után 1923-tól megindította az akkor rendkívül korszerű Junkers F13-as gépekkel a Budapest–Bécs menetrendszerű járatot. De nem Mátyásföldről – hanem az akkor vadonatúj Gellért szálló elől. A gróf nyitott pilótafülkés, de komfortos utasterű, négy személyes gépei innen szálltak fel dél felé (arrafelé még nem volt híd), majd Pest felett fordultak Bécs felé (menet közben a város felett megrendelésre reklámcédulákat is szórtak). Az állami szerződés kikötötte a katonai pilóták képzése mellett az évi 260 üzemnapot is. Ez lett az Aeroexpress veszte: a Duna ugyanis nem fogadott szót a koncesszióknak, és telente gyakran köddel akadályozta a repülést. Ilyenkor a repülők a folyam vizére ereszkedve evickéltek Bécs felé – ám a vonat sokkal gyorsabb és olcsóbb volt, így a vállalkozásnak befellegzett. A cég 1926-ban megszűnt, de emlékéet a Szabadság híd budai hídfőjénél emléktábla őrzi.



1923 ÉS 1926 KÖZÖTT EZEN A HELYEN ÁLLT  
AZ **AEROEXPRESS** RT.  
LÉGI FORGALMI TÁRSASÁG HIDROPLÁN ÁLLOMÁSA.  
INNEN INDULTAK A BÉCSBE ÉS A BALATONNA  
KÖZLEKEDŐ JÁRATOK.  
A VÁLLALAT LEGHÍRESEBB PILOTÁJA  
**ENDRESZ GNÖRGY**  
KÉSŐBBI OCEÁNREPÜLŐKÉPZŐ.

ÁLLÍTOTTAK:  
BENTÉRTENFT. KÖP. KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM  
BUDAPEST FŐVÁROS XI. KERÜLETI ÖNKORMÁNYZATA  
A BÉCSI KÖZSÉG PILOTAJÁNAK 100. EVFORDULÓJÁN  
1993.

# Vízjárás egy szeszélyes folyamon

Azt, hogy a Duna meglehetősen kiszámíthatatlan vízállású és vízjárású, az itt lakó polgárok sokszor megtapasztalhatták. Az első árvízről szóló feljegyzés 1012-ben született, ezután az 1838-ig terjedő időszakban 54 jelentősebb árvizet jegyeztek fel; rendszeres leírások a 18. század óta vannak. A folyó szabályozása előtt a mai Lágymányosnál kb. 1 km szélesen, Kopaszi és Nyúlfutási zátony helyezkedett el. Ezek, és a Csepel-sziget akadályozták a tavaszi jégvonulást, ami miatt rendszeresen jeges árvizek következtek be; amelyek a városvezetést az első védművek megépítésére sarkallták. Az első tudományos munka az árvízről 1694-ben született, mely kísérletet tett a térképezésre és a meder keresztmetszetének megállapítására. Ez egy korszerű mederrendezés és árvízvédelem előkészületét jelentette, ám az 1838-as jeges ár bizonyította, hogy nem haladt megfelelően a megvalósítás. Az 1876-os áradás éppen kerületünk területét és Óbudát

sújtotta legjobban. A 19-20. században is több ár sújtotta a várost, a 21. századi áradásokról számos fényképet találhatunk már az interneten is. Budapest árvízvédelmét mára kiválóan megoldották, de mivel a vízgyűjtő terület igen nagy része hegyvidéken terül el, meglehetősen kiszámíthatatlanná teszi a várható vízmennyiséget. A Duna Európa egyik legnagyobb vízfolyása, teljes vízgyűjtő területe 817 000 km<sup>2</sup>, a folyam magyarországi szakasza 417 km. A **vízügyi előrejelzés** alapvető fontosságú nem csak az árvízvédelem, hanem a lakosság és a gazdálkodók számára is. Sokáig ezt a mellékfolyók vízhozama alapján prognosztizálták, ma már matematikai modelleket használnak.

Figyelembe veszik a csapadék mennyiségét, állapotát, a hőmérsékletet, a szelet, de még

az emberi tevékenységet is. A folyó vízszint-ingadozása meghaladhatja a 8 m-t, a 24 órás áradás értéke 2 m is lehet.

Az árvíz és alacsonyvíz azonban nem csak a vízügyeseknek okoz gondot, hanem többek közt a hajósoknak is. Ha túl alacsony a folyam, a hajók és uszályok zátonyra futnak; ha túl magas, nem férnek át a hidak alatt (több emelhető vagy billenthető hidat is terveztek ezért a fővárosi folyamszakaszra, de egy sem épült meg). Az alacsonyvizet azonban nem csak a szakemberek figyelhetik meg. Kerületünk északi határán olykor látható az **Ínség szikla**: egy zátony, amely csak extrém alacsony vízállás mellett látható. Legutóbb 2018 augusztusában „dugta ki a fejét”. A Budapesti Műszaki Egyetem Építőanyagok és Mérnökgeológia Tanszéke tájékoztatása szerint a természetes eredetű homokkő agyagú zátony valaha a hajósok réme is volt. Az 1645,4 folyamkilométernél található zátony 95 cm-esnél alacsonyabb vízállásnál kerül a víz fölé, így általában lát-

hatatlan, azonban a Vízügy rendre bójákkal figyelmezteti az arra járó hajókat a veszélyre. Nevét onnan kapta, hogy ha a dél-budaiak meglátták, akkor tudták, hogy különösen alacsony vízjárás és szárazság, azaz ínséges idők következnek. Különösen érintette ez a Duna-part, Albertfalva földműveseit.

Az Ínség-szikla valójában egy zátonysor része volt, aminek legtöbb tagját a rakpart 1900-as kiépítésekor felrobbantották. 1941-ben a Dunakotrás és Dunahajózási Vállalat megbízást kapott az elbontására, a munka azonban akkor nem indult meg, és 1945-46-ban sem valósult meg, amikor a vállalat a Dunaszakasz akna- és bombamentesítését végezte.

A Szabadság híd építésénél felhasználták az Ínség-szikla folytatását: a híd budai pillére ugyanis arra épült. A hajósok átka így lett a hídépítők áldása, ám egyben a négyes metró tervezőinek fő fejfájása is. Az Ínség-szikla után ugyanis az amúgy is szeszélyes folyó felgyorsul és kimélyíti medrét, ami melegezítette a biztonságos fúrást a területen.





# Csatornák Buda alatt

# A csatornatisztítás története

Még nem volt Budapest, csak Pest-Buda-Óbuda hármas városa, amikor egy angol vállalkozó, Sir Morton Peto 1869-ben érdekes javaslattal állt Házmán Ferencz budai polgármester elé: Pesttel együtt lehetne Budát is csatornázni. Buda beépített része - a Vár és a Tabán - akkoriban természetes úton „megtisztult”: a vízfolyások a lakosság szennyvizét közvetlenül a Dunába vezették. Más kérdés, hogy milyen áron: a szagokra hazai és külföldi tudósításokban is panaszkodtak...

Buda csatornázása azonban csak később, Reitter Ferenc működése nyomán kezdett kiépülni: a kultúrmérnök gondolt Buda várható fejlődésére is. Javaslatára 1873-ban beboltzták a „bűzös vízfolyást”, azaz az Ördög-árkot, amely sokáig Buda legfontosabb esővíz- és szennyvízgyűjtő főcsatornája. Azonban nem építettek be főelzárót az árok Dunába torkollásához, így az 1876-os árvíz, „sikeresen” támadta meg Budát.

1883-ban dolgozták ki Buda csatornázási tervét. Az első, szükségmegoldásnak számító főgyűjtő, eredetileg nyitott kivitelben 1912-ben épült meg, de 1915-1917 között már ezt is beboltzták, ismét csak a szag miatt. Később épültek meg a Jagelló út, Lágymányosi út, Bartók Béla út, Mórícz Zsigmond körtér, Villányi úti főgyűjtők, már valóban korszerű kivitelben, általában vasbetonból. 1918-ban létesült a Lenke téri (ma Kosztolányi Dezső tér) átemelő. Innentől kezdve Dél-Buda szennyvizét már nem a Gellért tér alatt, hanem jóval délebbre, de még kerületünkben vezették a Dunába – nagyon sokáig tisztítatlanul. A harmincas évekre megépült a Budafoki úti központi csatorna és a Kelenföldi Főgyűjtőtelep; azonban a tisztítás még mindig abból állt, hogy Óbuda szennyvizét ide vezessék a Duna mentén, hogy ne a Belváros, „inkább” a ritkábban lakott Budafok és Albertyfalva szagolja a bűzét.

A csatornázás történetéhez hozzátartozik a csatornatisztítás története is. A csatornákat az 1960-as évekig javarészt kézi munkával kotorták ki: a tervezők eleve úgy tervezték az átmérőt 2,58 m magasra, hogy a munkások viszonylag kényelmesen elférjenek benne. A szennyvízkezelés dél-budai történetében az első fordulópontot a hatvanas, a másodikat a kétezres évek jelentették.

Az első annak a felismerése volt, hogy a környék aktív gyáripára és lakossági szennyvize a tönkretett Duna élővilágát végképp kiöli. A Kommunális Hulladékkezelő Vállalat ezért a „legártatlanabb anyagot”, a háztartások fekáliáját összegyűjtötte és ma már elképzelhetetlen módon eladta a környék tsz-einek. A helyzet annyira tarthatatlanná vált, hogy a város vezetése 1970-ben döntött a csatornázás átszervezéséről. Három ötéves terv alatt 9100 új állami lakótelepi lakást terveztek építeni, amelyhez elengedhetetlen volt

a csatornázás megoldása. Emiatt határozták el a csepeli tisztítómű megépítését is. A tíz új vagy felújított átemelő telepből kettő a kerületbe került: a kelenföldi és az albertyfalvai. Ezekre azonban még mindig csak az „átemelés” feladata maradt.

A második nagy fejezet már századunkhoz tartozik: a 2004 és 2010 között lezajlott ÉlőDuna projekt keretében a Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telep létesítése, három átemelő bővítése, a budai Duna-parti főgyűjtőcsatorna, valamint a Duna medre alatt futó csövezetékek megépítése volt a cél.

Ma már a főváros hulladékvizének 96%-a teljesen megtisztított, a csatornahálózat fejlesztéssel a következő években 100%-ra fog növekedni.

# Hídjai éltetik az országot...

... és a várost. A városfejlődés elválaszthatatlan a hídépítésekétől. Újbudát négy híd érinti. Időrendi sorrendben: a Szabadság híd, a Déli Összekötő Vasúti Híd, a Petőfi híd, és a Rákóczi híd.

Képzeltbeli sétánkat kezdjük északról, a **Szabadság hídnál**. 1893-ban határozott a törvényhozás két új híd, az Erzsébet királynéről és Ferenc Józsefről elnevezendő hidak építéséről. 1896-ban át is adták a Ferenc József hidat. A kor sajtója kiemelte, hogy Feketeházy János terve hangsúlyozta az acél anyagszerűségét, ötvözve nemzeti elemekkel. A vámszedőházak sem maradtak el, ma már csak a pesti oldaliak láthatók.

1898 óta villamos is jár a hídon, akkor még az út szélén, a járda mellett haladva, az áramot nem felsővezetékkel, hanem egy alul elhelyezett kábelből kapta 1923-ig.

A híd nemcsak esztétikumával hatott kerületünkre, Dél-Buda kiépülésére óriási hatással volt: a Gellért tértől a Mórincz Zsigmond körtéig épült házak szinte mind ebből

az időből származnak. A hidat a második világháború végén felrobbantották, de már 1946 nyarára felépítették az újat, mely a Szabadság híd nevet kapta.

Ha a Műegyetem rakparton tovább sétálunk dél felé, a **Petőfi hídhöz** érünk. A Főváros Tanácsa már 1908-ban szorgalmazta itt átkelő létesítését, végül 1930-ban határozták el az építkezést, aminek költségeit – hivatkozva a gazdasági világválságra – kétharmadrészt a főváros lakosságára terheltek. A híd korszerű, széles, nagy terhelhetőségű és egyszerű volt. A budai hídfőnél Horthy Miklós, és az első világháború haditengerészeinek a tiszteletére egy világítótornyot formázó emlékművet emeltek, mely alapja a kormányzó híres hajójának, a Novarának az orr-hajlását idézte. A műtárgy átadására 1937-ben került sor. 1945. január 14-én a visszavonulók ezt is felrobbantották. A front elvonulása után itt is szükséghíd épült, melynek fő feladata az Óbudai Gázgyár gázának ájtuttatása volt

Pestre. A teljes helyreállítás 1952-ben történt meg, a korábbinál szélesebb kivitelben. A Petőfi hídról már látható Budapest harmadik legrégebbi, a maga korában legfontosabb hídja, a **Déli Összekötő Vasúti híd**. A 19. század utolsó harmadában rohamosan épültek ki a vasútvonalak szerte az országban, azonban a Duna mint természeti akadály jó ideig útját állta a forgalomnak. Az építkezés 1873-77 között tartott. Az eredeti szerkezet más volt, mint a mai: X alakú rácsos tartók hordozták a sínpályákat. A század végére azonban a szerelvények egyre nehezebbek lettek, és a szerkezet súlyosan elrozsdásodott. Ezért egy gyakorlatilag új híd építéséről határoztak – de úgy, hogy közben a forgalmat is fenntartották!

1944. december 31-én a német csapatok ezt a hidat is megsemmisítették: a szerkezet a Dunába rogyott. Először a szovjet hadsereg létesített egy ideiglenes szerkezetet, majd a magyar állam épített egy fél-állandó hadi-

hidat, mely 1953-ig állt; a ma is látható híd akkorra készült el. Közvetlenül a vasúti híd mellett találjuk a **Rákóczi hidat**, Budapest legújabb dunai átkelőhelyét. 1992-ben határozta el az Országgyűlés az új közúti átkelő építését, akkor még Lágymányosi híd néven. A Rákóczi híd végleges nevét 2011-ben nyerte el. A hidat tervező Sigray Tibor merész és szép megoldást alkalmazott, Magyarországon elsőként: az útpályát nem fent, hanem lent elhelyezett reflektorok fénye világítja meg, amelyek fényét öt 35 méter magas pilonra szerelt, egyenként 50 elemből álló tükör szórja vissza az úttestre, vakításmentesen. A hidra kezdettől terveztek villamosvonalat, mely az 1-es villamos meghosszabbítását jelentette a Kelenföldi pályaudvarig, amely azonban sokáig Pesten „rekedt”. Csak 2015-ben adták át a villamos meghosszabbított szakaszát a Fehérvári útig, és 2018-ban folytatják a villamos továbbvezetését a pályaudvarig.



fotó: Fortepan / Budapest Főváros Levéltára

# Történelem a földabroszokon

Hol kezdődik a térképezés? A korai térképek a katonák és uralkodók, földbirtokosok számára készültek, és inkább tájképek voltak. Jellemző példaként a török háborúk hozhatók föl: Budát, az ország központját rendszeresen megfestették, lerajzolták, általában bombazápor közepe. A katonai térképészet szinte madár módjára, utakkal, vízfolyásokkal, településekkel, hegyekkel, völgyekkel, mocsarakkal és természeti akadályokkal ábrázolta a tájat, maximálisan törekedtek a távolságok és területek minél pontosabb felmérésére és jelölésére.

Az első katonai felmérés, a jozefiníanus térkép az 1780-1784 közti felmérés papírra vetített változata. Nevét II. József királyról kapta. A térképészet fejlődése lehetővé tette, hogy a hétéves háborúban a korábbi gyakorlathoz képest sokkal kisebb csapatok mozogjanak. Méretaránya 1:28 800 volt. Tájunkról szinte semmit sem közöl, csak a katonai lőportárat tünteti fel (műemlékként máig áll), és a dél felé vezető, nagyon fontos hadiutat.

A második katonai felmérés 1806-1869 között készült. Neve franciskánus térkép, Ferenc József alatt fejezték be. Már áll Albertfalva, és a Gellért-hegy aljában egy sor ház húzódik a sziklák alatt a Tabán és a Gellért tér közt. A Gellért téren négy házát ábrázol; könnyen lehet, hogy az egykori királyi-fürdő épületei lehettek. Megszámálható még húsz hajómalom is. Méretaránya azonos elődjével, annak alapján készült, nagyobb pontossággal. A „földabrosz” ma Bécsben az Osztrák Állami levéltárban tekinthető meg.

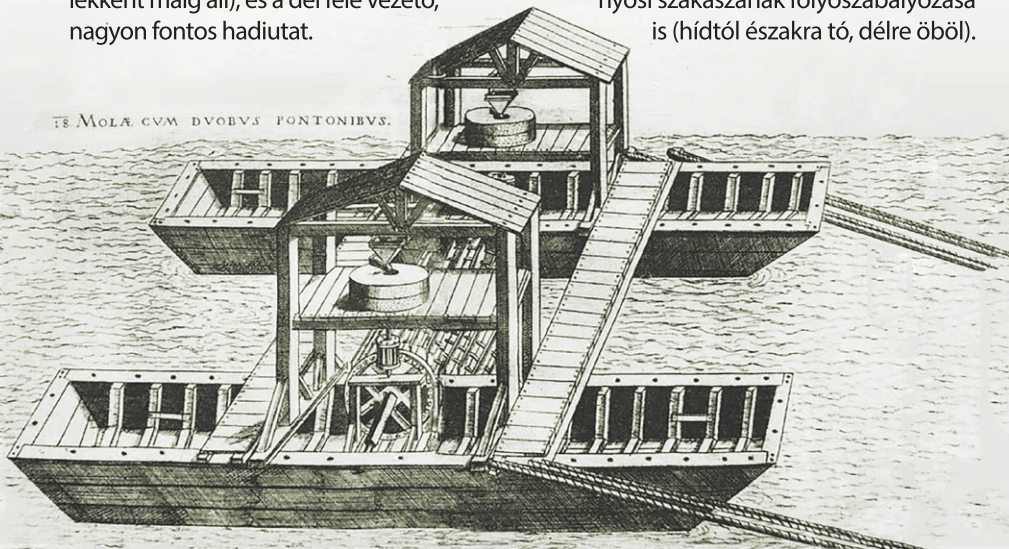
Magyarország harmadik katonai felmérése két részletben valósult meg: 1869-1873 között Erdélyben, 1872-1884 között Magyarországon és a Partiumban. Itt már az 1:25 000 méretarányt használták (a katonai térképeken ma is ezt használják). A Duna-part teljesen átalakult, átalakult: ezen a rajzon már áll a Sárosfürdő, és a Nádorkert, látható már a Duna lágymányosi szakaszának folyószabályozása is (hídtól északra tó, délre öböl).

A polgári térképek sora a zarándoktérképekkel kezdődtek. Ezek inkább leírások voltak, melyeket a vándorok kézzől-kézre adtak, megadva a napok számát és az útközben található kegyes helyeket, fürdőket, pihenőket. A polgári térképek készítésének jelentős állomása a modern térképszelvények bevezetése a 19. században, katonai mintára. Helyrajzi, rendezési tervet célzó és a tájékozódást segítő, alapos, de mégis laikus által követhető térképek keletkeztek. Az 1937-es térképlapon még megvan a Nádorkert, de tőle délre már áll az épülő elektromos centrálé (erőmű), a Hangermacher Kábelgyár, a Röck Gépgyár, a Neuschloss-Lichtig Karosszériaüzem, mely az első világháború után Albertfalva legtöbb munkását foglalkoztató vállalkozása volt. A térképek a táj és a társadalom alakulásáról is árulkodnak.

A második katonai felmérés még parasztelepülést ábrázol, míg a 20. század eleji térképen már iparnegyedet látunk. Miért? A Duna közelsége miatt. A folyó mint közlekedési útvonal, valamint olcsó hűtő- és ipari vízként is rendelkezésre állt. Még valamiről árulkodik a térkép: a Fehérvári úton már jár a villamos, az egész területet behálózza az iparvasút.

A 19. századi rendezési tervekhez képest az utcaszerkezet kerületünkben változott az egyik legnagyobbat Budapesten. Oka, hogy Újbuda kiemelt területe volt a tömeges, azaz nagypaneles lakásépítésnek. Az eredeti tervek szerint a Dunapartot is hasonló házak kísérték volna, mint amit ma Lágymányoson látunk, ám részben az akkor még homogén ipari beépítettség, részben a rossz talajviszonyok (öntéstalaj) miatt ezt végül elvetették.

TE MOLA CVM DVOBVS PONTONIBVS.



**Sáros fürdő**  
forrás: Fortepan / Budapest Főváros Levéltára





# A Nádor-kerttől a lakóparkig

Eredetileg a Téténybe vezető postaút mellett elterülő, kb. 90 holdnyi ingatlan neve volt. A birtokot 1799-ben Batthyány József hercegprímás ajándékozta József nádornak. A kapuján a következő felirat ékeskedett: „O beata Solitudo – 1793 – O sola Beatitudo” (Ó boldog egyedüllét, ó egyedüli boldogság). Egyedüllétre azonban nem sok alkalom volt: a parkban rendszeresen rendeztek országos hírű mulatságokat. A vigalmak mellett azonban színvonalas gazdálkodás folyt itt. A körülötte lévő szántóföldektől növényekkel elválasztották, és gondosan művelték. Gazdasági épületek álltak rajta, és híres volt a gyümölcsfa kertésze. A parkot Pecz Ármin (1820–1896) császári és királyi kertész tervezte, aki a Múzeumkertet is. Munkásságának méltó követője volt fia Pecz Ármin (1855–1927), aki az 1896-os millenniumi kiállítás kertészeti rendezője volt, és a mai Műegyetem parkjának fa- és cserjekülönlegességeit is ültette.

Az egyetemi Botanikus Kertet is a Nádor-kertbe akarták áthelyezni. 1864-ben a kert jogállása megváltozott, a terület a budai közigazgatás fennhatósága alá került. Ezután a földjét felparcellázták és bérbé adták. Magyarország első spárgakertjét is itt állította fel Légrády Károly sajtókirály, politikus, akinek a nevét a Pesti Hírlap, majd kiadóvállalata tette országos hírűvé, de jövedelmének tekintélyes része származott a Nádor-kertben termesztett spárgából. A XIX. század végétől a bolgárkertészek művelték a partmenti területeken öntözéses technológiával. Mezőgazdasági funkcióját 1945 után is megőrizte, azonban területe szűkült az ipari üzemek, a Budai Hengermalom és a Kelenföldi Erőmű által.



## Eurovelo: az Atlanti-óceántól a Fekete-tengerig

A kerékpár tündöklése a velocipéddel kezdődött, mely a lábbal löködhető „falóval” szemben komoly technikai újítást tartalmazott: pedálokkal kellett tekerni. A szerkezet azonban inkább volt sport- és feltűnést követelő jármű, mint közlekedési eszköz, habár Borbély György tordai tanár elkerekedett egy ilyennel Kolozsvárról Párizsba. A századforduló körül az alacsony vázas, mai külsejű bicikli megjelent a tehetősebb munkások körében is, elsősorban Amerikában, aztán Németországban, majd Közép-Kelet Európa államaiban. A kisebb kerék alkalmazását a láncos áttét tette lehetővé (az első velocipédek ugyanis közvetlenül az első kereket mozgatták pedállal).

A kerékpár reneszánsza Európában a huszadik század vége óta tart. A mozgalomhoz hozzátartozik az európai kerékpárutak hálózata, az ún. EuroVelo, amely 15 db, a kontinentst átszelő kerékpárút kiépítését tűzte ki célul. Magyarországon három halad át: a Norvégiából Görögországba tartó (EV11), az egykori vasfüggöny menti út (EV13) és az Atlanti-óceán és Fekete-tenger közt húzódó (EV6), amely a Duna mentén halad kerületünkben. Összesen 17, 70.000 km-nyi EuroVelo utat terveznek építeni a kontinensen, ebből eddig kb. 45 000 km készült el.



Pesten és Budán a harmincas-negyvenes években tömegek ültek kerékpárra. A villamosjegy nélkül is használható eszközről Újbudán is számos akadt: a Fehérvári úton valóságos dugókat okoztak a műszakba vagy műszakból igyekvő biciklisek.



# Nem műegyetem, hanem nagyon is valódi

Ha a Szabadság híd felől délre, a Petőfi híd felé tartunk, utunk Újbuda legimpozánsabb épületsoportja mellett vezet. A Budapesti Műszaki Egyetem jogelődjét, az Institutum Geometrico-Hydrotechnicumot (Mérnök Vízmérnök-képző Intézet) II. József császár alapította 1782-ben.

Az uralkodót nemes szándék vezette: az államkincstár lyukainak betömése. Ezért „föltalálta” a földadót, amit a földművesek fizettek, és a 20. századig a legjelentősebb adófajta volt. Ahhoz azonban, hogy fel lehessen mérni, hogy egy-egy földdarab mennyi adót bír (és köteles) fizetni, országos birtokkatasztert kellett felállítani, ehhez pedig precíz földmérő munkára volt szükség. A két-éves képzés végén mérnöki papírt kaptak a magyar nyelven tanuló hallgatók. Munkájuk kiterjedt víz- és útépítések vezetésére, de terveztek megyei és városi közigazgatási épületeket is. A mérnöki szakma ekkor vált értelmiségi foglalkozássá. Az országgyűlésben az 1840-es évektől szorgalmazták

egy önálló műszaki egyetem létrehozását, a selmecbányai bányászati képzés mintájára. Először azonban csak középfokú képzés létesült 1844-ben, ez volt az Ipartanoda. Az országgyűlés a kiegyezés után határozott az egyetemmel fejlesztésről, de még nem a mai helyén. Az új egyetem azonban gyorsan kinötte a pesti épületeket, emiatt a Fővárosi Közmunkák Tanácsa elhatározta egy hatalmas, új épület megépítését. A helyét a budai Duna-part déli részén jelölték ki.

A Ferencz József híd már állt, így a Pestről való megközelítése akadálymentes volt. Ekkor még létezett a Lágymányosi-tó mocsara, és egy komoly épületegyüttes létrehozása ilyen talajon kihívást jelentett. Mégis ezt választották, mert a telek olcsó és beépítetlen volt, ráadásul a Fővám téri csarnokot szinte ellenpontosította. Mindenekelőtt azonban a rakpartot kellett rendezni, megépíteni, már csak eszté-

tikai indokok miatt is: hasonlóan az Országgyűlés előtti lépcsős rakpartrészhöz, ami mintegy keretet is adott az épületnek.

A tervpályázatot Czigler Győző professzor nyerte meg, halála azonban megakasztotta a munkát, határidőre csak a Gellért téri kémiai és a Budafoki úti fizikai épület készült el. A központi épület tervezését Hauszmann Alajos, a könyvtár, a technikai mechanika, a mechanikai technológia, a géplaboratórium és a központi gépház épületeinek tervezését Pecz Samu professzor vette át. Érdekesség, hogy a Budafoki úti könyvtáreépületről sokan úgy hiszik, hogy neogót stílusú templomnak tervezték, valójában az épületnek kezdettől a könyvtári funkciót szánták. Az 1909/10-es tanévet a Műegyetem már itt kezdte meg. A fejlesztések azonban később is folytatódtak, modern laboratóriumokkal és tanszékekkel: 1949-től az 1980-as évekig 11 új épületet

létesítettek. A terület szerencsés kiválasztása miatt sem költözésre, sem széttelepítésre nem volt szükség. 1971-ben megkezdte működését az egyetem tan-atomreaktora. A kudarcbaült vilákiállításra pedig a Tüskecsarnoknak nevezett, futurisztikus kiállítási csarnokot 1993-ban kezdték építeni, ami később az egyetem sportcsarnoka lett volna. A kiállítás lemondása után azonban az építkezést félbehagyták, végül másfél évtizedes üresen állás és állagromlás után 2014-ben adták át.

Az egyetem campusa kiemelt zöldterülete is Újbuda belvárosának: a park ugyan különösebb növényritkaságokkal nem rendelkezik, de árnyas fái a gyakori fajok mellett, védett ragadozó madaraknak is otthont ad: láttak már karvalyt és sólymot is. Érdemes megnézni a könyvtár és a főépület közti hosszú szoborsort is, ahol a legnagyobb magyar műszaki professzorok mellszobrait helyezték el.

# Az Öböl

Ha a térképre pillantunk, Újbuda egyik legjellegzetesebb Duna-szakasza a Lágymányosi-öböl. Valaha nem öböl volt, hanem a Duna része, illetve mocsár, mely nem a Déli Őszekötő Vasúti Hídnál ért véget, hanem jóval északra, a Műegyetem telkének déli részénél. Ma a Dunától a Kopaszi-gát választja el az öblöt. A gát megépítésének terve 1838-ban született meg. Abban az évben a jégzajlás igen hirtelen indult meg, a Gellérthegy alatti folyamszűkület után a hirtelen kiszélesedő mederben a víz lelassult, és a Kopasz és a Nyúlfutás nevű zátonyokon megakadó jég elzárta a folyó útját, az ár pedig előntötte Pestet. A mederépítésre azonban a kiegyezést követő gazdasági fellendülésig várni kellett. Az Országgyűlés 1870-ben fogadta el a vonatkozó törvénycikket. Elsőnek a Soroksári Duna-

ágot zárták le északon a Kvassay-, délen a Tassi zsilippel, amelynek előnyeiből Újbuda is részesült: a főággá vált budafoki ág hidrodinamikai és medermorfológiai viszonyai jelentősen javultak; hozzájárult ehhez, hogy mederkotrást is végeztek itt. A gát által lezárt öböl vize 11,2 hektár területet borít. Az öböl hasznosítására többféle terv volt, a hajózási vállalatok a jégzajlás miatti téli kikötőnek használták. Később, az 1945-ös közigazgatási térképen a Kopaszi-gáton kijelölt strandfürdőket is láthatunk.

Az öböl, pontosabban a Lágymányosi-tó elfelejtett történetéhez tartozik Somossy Károly revüigazgató vállalkozása, aki remek üzleti érzéssel létesítette és üzemeltette a Nagymező utcai Orfeumot (ma Operettszínház). 1896-ban nagyobb vállalkozásba

fogott. Felbuzdulva a Millenniumi Országos Kiállítás hazai és nemzetközi sikerén, egy valódi budai vidámparkot képzelt el az öbölben. A mintát a Boszporusz partja, Konstantinápoly szolgáltatta. A város elég egzotikus, és az útleírásokból eléggé ismert is volt. Meg is épült hát Buda határában az új Konstantinápoly: valódi törökökkel, ál-pasákkal, és a korabeli pletyka szerint valódi háremhölgyekkel. A James Pani & Sohns cég hetente többször tűzijátékot is rendezett. Volt szeráj, vízipipa, turbános felszolgálók. A látogató megnézhetné az Aja Sofia mását is, aminek alapkövét mohamedán szertartás mellett helyezték el. Volt ezen kívül Galata-híd, tevék, egy elefánt, néhány néger rabszolga és három indiai koplaló fakír. (Utóbbiakról kiderült, hogy éjszakánként kiszálltak az üvegkoporsójukból, és jóízűen megvacsoráztak.)

Szintén nem volt eredeti a három cigánybanda – de a korízlésnek megfelelt, és a közönségnek tetszett. A vállalkozás azonban megbukott. Hiába voltak ugyanis ál-háremhölgyek, valódi törökök, igazi néger, a közönség nem állta a szűnyogcsipéseket: Somossy tönkrement.

Az öböl legszomorúbb korszaka a nyolcvanas évek elején kezdődött. Ekkoriban már nem az aktív hajók, hanem rozsdásodó hajóroncsok borították a vizet, amiket hosszú évek után, apránként bontottak le. Az öböl azonban túlélte ezt a korszakot is. Mára Budapest egyik legkorszerűbb közparkjában sétálhatunk a Duna partján.



# Újbuda óriáshala, és testvéröccse – továbbá távoli rokonai

1986-ban egy paksi horgász különös dologra figyelt fel: közel két mázsás hal akadt a hálójába! A rendkívüli zsákmány a 19. század óta elvéve került csak elő, régebben azonban gyakori volt a főúri, királyi ebédlőtermek asztalain.

A **viza** tengeri hal, de a betorkolló folyókba jár szaporodni. Egészen messze eljut a torkolattól: Budán és Bécsben még vizamészárszékerek is működtek, ahonnan a halat Lengyelországba és Franciaországba vitték a télen kivágott jéggel hűtve. A hal ősi eredetű. Nem szállás, hanem porcos, húsa rendkívül ízletes, sültve narancssárgára változik.

Ikrája méltán világhírű, de a washingtoni egyezmény megszületése óta csak a tenyésztett példányokból gyűjthető a beluga kaviár: 10 dkg ára átszámítva eléri a 80-100 000 forintot. A hal 12-18 éves korában rakja le először ikráit, 100 000, de akár hétmillió darabot is. Rendkívül lassan nő, de hosszú életű, akár 100 éves is lehet.

A magyar történelemben a 11. századtól említik: I. András király III. Henrik császár éhező hadainak adott 50 vizát segélyképpen. A Honvéd Folyamórség

őrnaszádjai kezdetben a dunai halaknak – Fogas, Viza, Compó – nevét viselték.

Halászata varsával vagy kerítőhálóval történt, utóbbi esetben a halakat egymás után mészárolták le, lándzsával átszúrva testüket. A halászati helyek Pesten a mai Vizafogó városnegyed és utca környékén, délen a mai Lágymányosi-öböl környékén volt. Ma már a Duna magyarországi szakaszán elvéve sem lehet vizát találni. A Vaskapu erőmű 1972-es megépítése után ugyanis annál északabbra csak úgy tud feljönni, ha elbújik a felfelé zsilipelő hajók alatt, ez azonban felettébb ritka.

A viza „kisöccse” a **kecsege**: jóval kisebb és elegánsabb halacska. Megnő egy méteresre és 6-7 kg-os is lehet. Rendkívül ízletes, de kipusztulóban van, emiatt szigorúan védett. 2015-ben a közvélemény az Év Halának választotta.

Az újbudai horgászok horgára két másik halfajta is akadt: egyik a **compó** volt. Az igen ízletes húsu hal állandó árucikke volt a Központi Vásárcsarnoknak, ahová a kofák alagutakon, kosarakban hordták be a 20-30 cm-es, pontyba emlékeztető halakat. A faj budapesti

# a **viza**

kihalásához a környezetszennyezés és a Lágymányosi-öböl szabályozása is hozzájárult. Az erősen mocsaras, iszapos vízrész megszüntetése, a vízszabályozás és a Műgyetem megépítése megszüntette élőhelyét.

Ki emlékszik Matula bácsi kedvenc halára? A **réti csík** valaha nemcsak a szegények asztalát díszítette, de kedvence volt I. Ferdinánd királynak is, méghozzá káposztával elkészítve. Ma már ez a hal is természetvédelmi oltalom alatt áll: értéke 20 000 Ft. Valaha a Hosszúréti-patakban az albertfalvaiak kosárral fogták, és vitték a budai piacokra. Nemegyszer aranyhal is volt köztük, melyet a halászbabona szerint kötelező volt visszadobni, mert így

szerencsét hozott, de ha megették, kárhozatot. Az aranyhal tényleg létezett: a csíkhálnak egyfajta mutációja volt, sokkal nagyobb mérettel és aranyszínű bőrrrel; utoljára 1934-ben fogtak egy példányt Budafoktól északra.

A török időkben azonban nem csak a halakat fogták, hanem más „vízi herkenyűket” is. Evlia Cselebi utazó megemlékezett a folyami rákokról és kagylókról is, melynél finomabbat, szerinte legalábbis nemigen evett a szultán birodalmában. De a szegényebb lakosok ették a hínárt salátaként, sőt a hódot is, ugyanis úgy tartották, hogy vízi állatként nem esik a nagybőjti hústílalom alá.



# Hajómalmok Dél-Budán



Régen a városok és falvak képéhez szervesen hozzátartoztak a malmok. Ezek nem csak a gabona megőrlését szolgálták, hanem találkozási helyek is voltak. A búzát, rozst rendszerint az asszonyok vitték őröltetni, így a malom számukra azt jelentette, amit a férfiaknak a kocsmá: alkalmat adott barátkozásra, beszélgetésre, információcserére. A malmok a gőzerő elterjedéséig Magyarországon szél- vagy állati erőre voltak berendezve, de leggyakrabban a patakok, vízfolyások lendületét használták fel a malomkövek forgatására.

Kiseb esésnél a malomkereket alulról hajtották, hegyi patakoknál azonban lehetséges volt a felülről való „megcsapatásra” is.

Pesten és Budán alig akadt ilyen vízfolyás: a budai Várhegy alatt az Ördögárok, a pesti oldalon pedig a Rákospatakon sorakoztak malmok. A növekvő város ellátásához bővítésre volt szükség. Megoldásul kínálkozott a lustán hömpölygő folyam, a Duna.

A 15. században született fejlesztés, hogy a malmokat a vízre is lehet telepíteni. Így születtek meg az úszó malmok: hajómalmok. Szerkezetük az évszázadok folyamán alig változott. Az egyik, általában part felőli oldalon volt a gerendákból ácsolt *házhajó*: ebben helyezkedett el az egy vagy több malommű, alul álló, felül forgó kőből faragott malomkerékkel. A másik része a szerkezetnek a *völgyhajó* volt, ennek

a szerepe a szerkezet kiegyensúlyozása volt, gépi felszerelést nem tartalmazott. A két részt erős gerendák kötötték össze. A hajótestek között forgott a lapátkerék, melynek energiáját fából faragott szerkezet adta át a malomköveknek. A búzát, majd az őrleményt – (lisztet és korpát) csónakokon, vagy ha lehetett, pallón vitték a malomhoz, majd onnan a partra.

A hajómalmokat kötéllel, ritkábban láncsal rögzítették, olykor vasmacskához, de általában inkább a mederbe ferdén, a vízsodorról szemben levert karóhoz, a tönkhöz. Ennek elvileg a víz színe fölél kellett nyúlni, rajta nappal színes rongyarabbal, éjjel lámpával. Azonban, ahogy már említettük, a Duna vízállása erősen ingadozott, így meglehetősen gyakran fordult elő, hogy a karó vége a víz színe alá került. Ilyenkor a lejtmenetben haladó hajók könnyen ráúszhattak arra, vagyis tönkre futottak, tönkre mentek (hétköznapi kifejezésünk innen ered).

A hajósok és a molnárok emiatt századokon keresztül nem épp barátságos viszonyban álltak egymással. Jégzajlás idején 15-20 ökörrrel a partra vontatták a szerkezeteket.

A 19. század második felében robbanásszerűen gyarapodó két város kiváló megélhetést nyújtott a hajómolnároknak. Az 1873-ban egyesült székesfőváros gazdasági és közlekedési központja is lett az országnak, egyre

fokozódó gőzhajó- és uszályforgalommal. A hajótulajdonosok „lobbija” erősebbnek bizonyult a malomtulajdonosokénál, emiatt 1888-ban a közmunka- és közlekedési miniszter rendelete nem engedélyezte új hajómalmok felállítását. A jogszabály előkészítése során felmérték a meglévő vízi őrlesterkezeteket, amely szerint a déli Duna-szakaszon összesen 102 hajómalom volt. 1912-re összesen kilenc maradt meg. A fogyás oka legfőképp a Soroksári úti gőzmalom-sor. Itt már nem malomkövekkel, hanem a Mechwart András által tökéletesített, acélhengerekkel dolgozó úgynevezett hengerszékekkel dolgoztak, az innen kikerült liszt pedig sokkal egységesebb, finomabb volt. Ez volt a hajómalmok végététele: az első világháború elejére a folyam és a városrész képét meghatározó szerkezeteknek írmagja sem maradt. Ma már csak két dunai hajómalom van meg, az egyik, felújított a felvidéki Gútán, a másik, újonnan épített pedig Baján.



# A bögöshajótól a tolóbárkáig



Újbudának az ókor óta van egy „hatsávos országútja”, igaz, nem szárazföldön, hanem vízben. A Dunát már a rómaiak is felhasználták szállításra: jóllehet voltak kiválóan épített, sőt kövezett útjaik, azonban azokat a gyalogosok és lovasok mozgására alakították ki. Az árut és az utánpótlást jobbra vízre szállították. A hajókat lovakkal, barmokkal vagy gyalogos rabszolgákkal vontatták. A középkorban a Duna továbbra is elsőrendű szállítási útvonal volt. A 17-18. századra kialakult egy jellegzetes dunai-tiszai hajótípus, amit bögöshajónak hívtak, a nagybögőre emlékeztető orrdíszítése miatt. A 200-250 tonna befogadóképességű, lapos fenekű bárkákat Komáromban, Óbudán vagy Szegeden építették az ország területén nőtt fából. Másik nevük fedeles hajó volt, ugyanis zárt tetővel készültek, megóvándó a gabonát a nedvességtől.

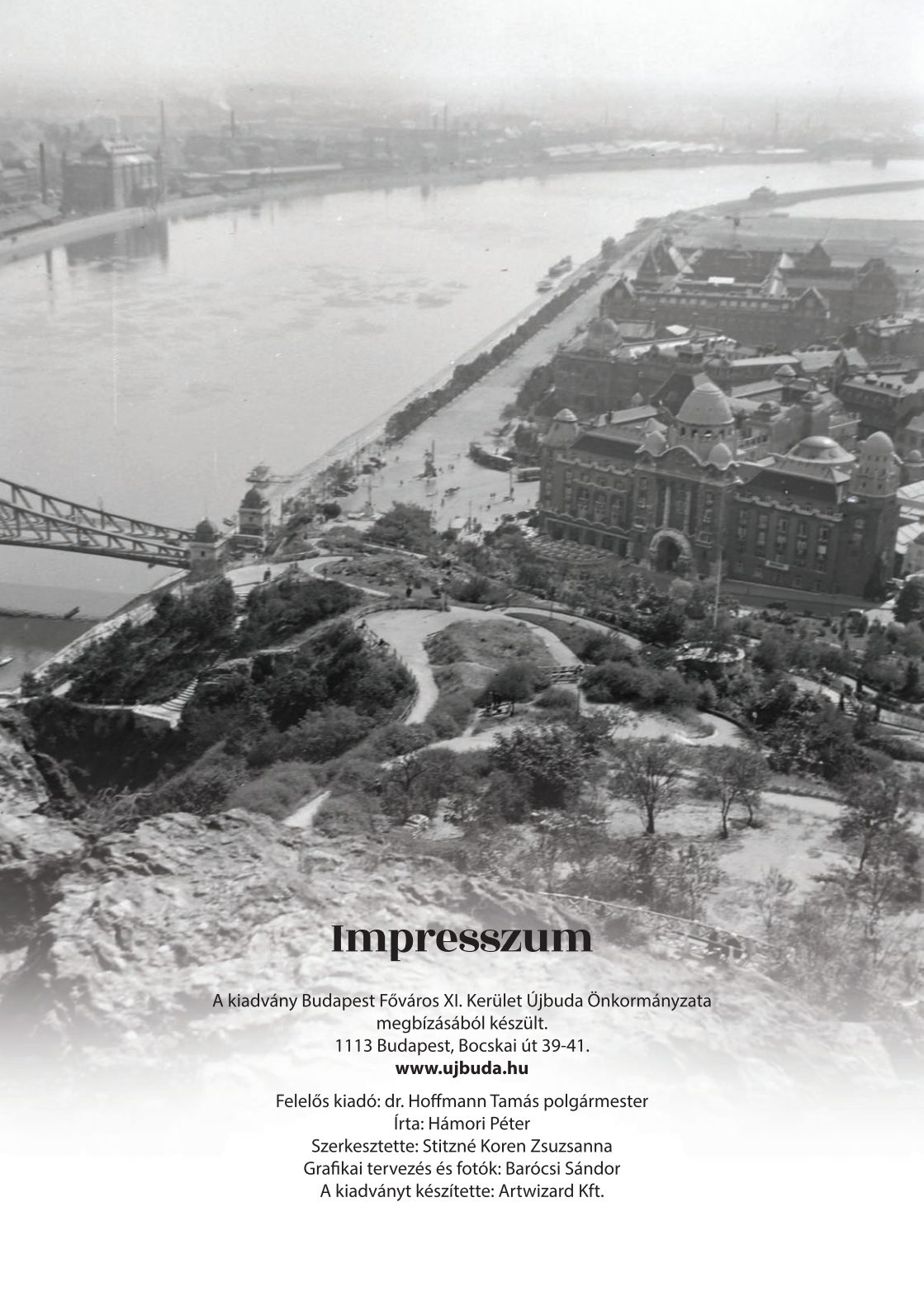
A fahajók általában a hajósmester egész életében kitarítottak, és nemcsak munkaeszközként szolgáltak, hanem a család otthonául is.

A hajósok ragaszkodását jól mutatja, hogy a kiöregedett és szétbontott hajók orrdíszét házuk előtt díszként állították fel. A bögöshajók alkonyát a vasuszály megjelenése jelentette, az ugyanis három-négyszer nagyobb élettartammal bírt. Emellett Trianon is végzetes hatással volt, ugyanis a fatermelő vidékek immár más országokhoz kerültek.

Mára a Dunán motoroshajó is alig akad a belváros alatti folyamszakaszon. Az Újbuda és Csepel közti átkelőhajózás is szünetel azóta, hogy a Csepel Művek felszámolásával nem kell naponta százakat átjuttatni a túlpartra. Néha egy-egy szállodahajó tart a Duna-delta felé, olykor önjáró uszályok tűnnek fel, de a majd évszázadon át tartó csúcsgyörgalom, amikor még a rádió is bement, hogy „hajóvonták találkozása tilos”, úgy tűnik a múlté. Pedig a város képéhez is hozzátartoztak a kisebb-nagyobb hajók, ráadásul a vízi szállítás a legolcsóbbak és legkörnyezetkímélőbb módok egyike.



fotók forrása: Fortepan,  
Korb Vilmos, Újbuda Anno Retro XI.



# Impresszum

A kiadvány Budapest Főváros XI. Kerület Újbuda Önkormányzata  
megbízásából készült.

1113 Budapest, Bocskai út 39-41.

**[www.ujbuda.hu](http://www.ujbuda.hu)**

Felelős kiadó: dr. Hoffmann Tamás polgármester

Írta: Hámosi Péter

Szerkesztette: Stitzné Koren Zsuzsanna

Grafikai tervezés és fotók: Barócsi Sándor

A kiadványt készítette: Artwizard Kft.