

ANTALFFY GYULA

A HONI UTAZÁS HISTÓRIÁJA

70 KÉPPEL, 2 TÉRKÉPPEL



AZ ATHENAEUM KIADÁSA

E L Ő S Z Ó

A háború szülötte ez a könyv.

1939 őszén, hogy rendre lezárultak az országhatárok s a sorompóknál vakvágányra futottak a vonatok, az utas, aki csodálatos szerelemmel szerette az elsuhanó sínek végtelenségét, a rohanó vörös bakterházakat, a lecsuklott sorompókat, síró síneket s a szürkület ködéből váratlanul előbukkanó idegen városokat — egyszeribe úgy érezte magát, mint a partravetett hal. Elvesztette életelemét, azt a sajátos közeget, amelyben a dúsan olajozott kerekek zenéjére, a Pattogó daktilusokra kivirágzik az ember ősi nyugtalanságát szelíden levezető helyváltoztatás boldog öröme. A háború ettől az ópiumfajtától könnyörtelenül megfosztotta a csavargók felekezetét s a boldogságát veszített utas is kétségbeesetten futott valami pótszer féle után.

Elsőnek Európa térképével kísérletezett. íróasztali lámpája szelíd fénykörébe vonta s miután a nemzetközi menetrendkönyvből gondosan kijegyezte a fontosabb adatokat, elindult egy álombeli utazásra. A vonat nekilódult, zengtek a kerekek, daloltak a távirópóznák s az utas mihamar úgy érezte, hogy hűvös hajnalon bódultan szundikál egy gyéren világított fülkében s arcát a homályos ablaküveghez tapasztva, félig ébren, félig alva hallgatja a kihalt, fekete pályaudvarokon fel-felhangzó riadt sípjeleket s a kalapácsütések tompa zaját, amint a kékruhás vasúti emberek végigkopogtatják a forró kerekeket. Azután puha vatta-síneken suhan tovább az álomvonat, zúgnak a felriadt erdők a fátyolos, túlvilági szépségű lombard tájon s hogy a térképen pár centimétert mozdul az ujj: esőben ázó skótfelföldi lankák között csapásol máris, Sooneck vára ormáról figyel, hogy széli föl a nehéz őszi köd a Rajnáról, aranyló francia ég alatt Amiens-kömyéki konyhakertészekkel

sárgarépáskordén a Város felé imbolyog s százszor elsétál a könyvócskások avítt, porlepte ládái előtt a Pont Neuf és Pont des Arts között. . .

Hamarosan erejét veszette azonban ez a pót-ópium. Az utas szervezete megszokta s lassankint elfogytak a szeretett európai tájak is. Távol Indiák pedig nem vonzották, így hát újabb mákonyért öreg könyvek, avas írások, szüette kalendáriumok szárnyán a múltba indult el, hogy nyugtalanságát némileg csillapítsa.

Kezetben csak a félmúltba merészkedett Krúdy vörös postakocsiján. A befagyott Poprád mentén valószínűtlen körvonali, apró városkák felé hajtatott, szökött zsoldosokkal kockázott hóba-merült útszéli fogadók ivójában, majd a ködös nyíri világ országutain oldalgott, omlott falú, hulló zsindegy tetējű, vénséges vén udvarházak felé irányítva csészáját. Aztán Biasini gyorskocsijára váltott helyet 18 forintokért s a Szél-utcai »Tigris« elől három nap alatt Kolozsváron termett, hogy visszafelé tengelyig erő nyúlós őszi sárban Petőfivel tegye meg az utat a félelmetes Alföldön át. Kipróbálta a kalapos király sárga útihintóját, a falusi nemesurak batárjait, tolt a delizsáncot Kassa és Eperjes között és gyorsparaszttal 28 óra alatt Pestről Bécsbe vágatott. Tokaj és Szatmár között Rákóczi hadipostáját használta, Evlia Cselebeivel a töröknek hódolt Magyarországon utazgatott szerte, Nagy Lajost lóháton tíz napig Kolozsvárról Budára kísérte s egyszer csak azon vette észre magát, hogy puttonyos gyalogkalmárokkal rója a középkori országutakat, ahol a királykisasszony ok üvegezett, díszes hintőszekerei s az ormótlan furmányos-szekerek egyforma keréknyomot hagynak.

Vénséges-vén históriákon, elsárgult családi irományok drága titkain vezetett által ez a különös utazás, amely királykisasszonyok mesebeli üveghintóin, Paraszti szekereén, falusi forsponton, düllöngelő delizsáncon és fekete-sárgára mázolt biedermeier gyorskocsin vitte az utast országutainkon visszafelé vagy ezer esztendővel. Útközben aztán volt ideje eltűnődni azon is, hogy mind-ezideig még senkinek sem jutott eszébe megírni a magyarországi utazás történetét. Temérdek idevágó adattal találkozott útjában, szétszórva a legkülönbözőbb várostörténeti, életrajzi és kultúrhistoriai monográfiákban, naplókban, levelekben, visszaemlékezésekben, évkönyvekben és kalendáriumokban, de összefoglaló mű erről a

csábító témáról, úgy látta, hogy még nem született s a posta történetét tárgyaló munkák is inkább csak a levélpostai részt, meg a postamesterek életrajzi adatainak minél aprólékosabb közlését tartják fontosnak, az utasszállítás részleteinek felderítése helyett.

Az utas, látva az izgató hiányt, — noha útjára távolról sem ilyen indulatok vezették — nekifogott, hogy egybeszerkessze a magyarországi utazás történetét. S ez a bűvárokodás lett az ópium-pótszer, amit keresett. Könyve persze — éppen ezért — nem a legszabályosabb művelődéstörténeti szakmunka. Így kapta a kevésbé komoly s kisebbigényű címet: *A honi utazás története*.

Budapest, 1943. szeptember hó.

ANTALFFY GYULA

I. fejezet

ALÓ ÉS A HINTÓSZEKÉR

I

Magyarország útjai már a honfoglalást és letelepedést közvetlenül követő legelső időkben meglehetősen mozgalmasak. Állandó helyváltoztatáshoz szokott, vándorkedvű eleink — akik a csillagok után igazodva beszáguldozzák Itáliát, a Balkánt s Európa középső meg nyugati részét — idehaza sem ülnek egyhelyben, hanem gyakorta úton vannak a különböző szálláshelyek között. Lóháton nyargalásznak a végtelen pusztaságokon, éppúgy, mint a vezérek futókövetei, akik élőszóval közvetítik a fejedelmek parancsolatait s joguk van ahhoz, hogy útközben bárkitől elvegyék akár háta-, akár hámoslovát. Mert nemcsak lovasok járnak az utakat, de ormótlan, nehéz szekerek is fel-feltűnedeznek rajtuk. A szekér használatát még az őshazában megszokják eleink s a honfoglaláskor a szekerek egész serege szállítja a költöző nemzet málnáit, élelmiszereit, de a betegeket és elaggottakat is. A kalandozásokba induló magyar seregeket ugyancsak málhavivő szekerek sokasága kíséri. Ekkehardt például a 926. évi szentgalleni kaland leírásánál több ízben említi az ungrok szekereit, melyeknek egyrésze — mint más forrásból tudjuk — kétkerekű. Nemcsak a hadrakelt sereg használja a persze a szekeret, hanem az itthoni békés életben is szükség van rá. A belső kereskedelem már Árpád fejedelem alatt megindul s vásárokon bonyolódik le. Szent István úgy említi okleveleiben a vásárokat, mint az országban régóta fennálló intézményeket, nem kétséges hát, hogy a fejedelmekidejében már folyik a vásározás s egy-egy nevezetesebb

vásárhelyre az ország távoli részeiből útnak indulnak az emberek adásvevére, cserélésre. Az árucikkek egyrészt szekereken szállítják. Így fuvarozzák például a sót már a honszervezés befejezésének idején Erdélyből, Szegeden keresztül, az ország legkülönbözőbb részeibe, de külföldi árusok is jönnek ezidőben hazánkba szekereken vagy még gyakrabban nyerges karavánokban. Közvetlenül a honfoglalás után megindul ugyanis az országban az idegenforgalom. Görög, meg kazár kereskedők érkeznek cifra áruikkal, csillogó arany-ezüst tárgyakkal, de hoznak kemény vasat, fegyvereket is, míg észak áruival az orosz kereskedők jönnek s a német árusok beáramlása ugyancsak megkezdődik a fejedelmek alatt. A magyarok szintén mind gyakrabban indulnak akár hosszabb külföldi útra is: közvetlenül a honfoglalás után már felkeresik a görög vásárhelyeket s megjelennek Prága meg Regensburg piacain.

Meglehetősen élénk élet folyik hát a magyar »országutakon« már a fejedelmek idejében, de még nagyobb lesz a sürgés-forgás a királyok korától kezdődően. A vásárok megszorodnak, a mesteremberek, kereskedők és vásárolni szándékozók gyakrabban s többfelé járnak-kelnek az országban. Megjelennek az utakon a zarándokok, búcsújárók seregei, keresztes hadak vonulnak át az országon, külföldi kalmárok mindig nagyobb számmal érkeznek, kóbor szerzetesek, az orvost pótló írázó barátok barangolnak szerte a hazában, gyógyítanak s árulják maguk gyártotta csodaszereiket. Egyházi jobbágyok élelmiszereket fuvaroznak a kolostorokba s például Garamszentbenedekre még Hódmezővásárhelyről is szállítanak kenyeret, bort meg halat az Úr 1075-ik esztendejében. Váradra tüzesvaspróbára utaznak a vádlók, vádlottak és a tanuk, Fehérvárra országgyűlésre meg koronázásra sereglenek a rendek, olyan tömegesen, hogy például 1097-ben Kálmán koronázására — amikor egyúttal menyegzőjét is tartja a király Busillával — annyi nép gyülekezik össze Fehérváron, hogy a városban nincs elég ház az ünneplő sokaság elszállásolására. Külföldi követek érkeznek nagy kísérettel. Egy-egy királyi házasságkötést a követjárások egész sora vezet be és bonyolítja le, mivel pedig királyaink és királyfiaink külföldi királykisasszonyokat hoznak haza

feleségül, gyakori a német, olasz, cseh, lengyel, görög, orosz vendégjárás. A királyok maguk is sűrűn kelnek útra s főhivatalnokaik kíséretében nagy területeket járnak be, akár hadjárat, akár törvénytevés útjuk célja vagy akár csak kedvtelésből utaznak.

A magyar középkor későbbi szakaszában lényegesen szaporítja az útonjárók számát a külföldi iskolákba igyekvő diákok serege, akik nagy utakat tesznek meg Parisba, Bolognába, Padovába, Krakkóba vagy Bázélbe mentükben, hogy öregbítsék hittudományi vagy jogtudományi ismereteiket. De állandóan úton vannak a céhbeli mesterlegények is, akik éppúgy vándorolnak az ország és Európa városai között, mint a csavargó zsoldoskatonák, bolyongó muzsikuskok, bujdosó jobbágyok vagy kolduló szerzetesek. Az utak élete hát szinte csaknem olyan élénk és mozgalmas mint napjainkban, csak éppen tarkább, színesebb az útonjárók serege; lassúbb, ráérősebb a tempó; primitívebbek az útieszközök s legfőképpen mások maguk az utak, melyeken ez a nagy forgalom lebonyolódik.

2.

Az útépités első nagymesterei, a rómaiak, pompás utakat építenek Pannoniában és Dáciában, de a népvándorlás viharai ezeket csaknem teljességgel elsodorják. A csodálatraméltó műszaki tökélyvel készített 3—5 méter széles, domború felületű kőutaknak legfeljebb csak a nyomai maradnak s talán az emlékezetük, de ez is elég ahhoz, hogy a későbbi korok embere primitív útjait ezekre a római maradványokra telepítse rá. A rómaiak bécs—aquincumi erős, nagy útja Fischamend, Mosón, Öttevény, Gönyű, Komárom, Neszmély, Nyergesújfalu, Dorog, Vörösvár érintésével ugyanazon a vonalon halad, mint a mai bécsi út; az Aquincum—Mursa (Eszék) közötti római út ma is alatta van a jelenlegi országútnak s a középkori olasz kereskedők Buda és Esztergom felé vezető útjukban a Savaria—Arrabona (Szombathely—Győr) közötti ősi római útvonalat használják.

Ez a római örökség azonban sokkal leromlottabb állapotban száll ránk, semhogy arról beszélhetnénk, mintha a honfoglaló magyarok kész utakra találnak az új hazában. Nekik is, éppúgy mint az előttük itt járt, felmorzsolódott barbár népeknek, maguknak kell hosszú évszázadokon keresztül kitaposniok saját útjaikat. »Toronyiránt« haladnak az útonjárók, a legjárhatóbb s legrövidebb utat keresve, legfeljebb a természeti akadályokat: hegyeket, erdőségeket, folyókat, mocsarokat, kiöntéseket kerül meg s a különböző karavánok saját maguk választotta útjai csak a hegyeken átvezető hágóknál meg a jó folyami átkelőhelyeknél találkoznak: egyébként *út az ország egész területe*. Mindenki arra indul, amerre legbiztonságosabbnak, legjárhatóbbnak véli a tájat s amerre a legkevesebb természeti akadályt véli. Az effajta akadályok kerülgetése az oka például annak, hogy a kezdettől fogva forgalmas Szentföldre vezető út magyarországi — Bécs-Belgrád közti — szakasza nem halad egyenes vonalon, hanem kikerülve a Dunántúl hegyeinek és vizeinek akadályait, félkör alakú pályát fut meg. Ezt az útvonalat használja a második és harmadik kereszteshadjáratok népe az 1148—1189. években, amikor a Hainburgon, Győrön, Székesfehérváron, Dunaföldváron, Tolnán s Dárdán át halad Belgrád felé. A pesti és pétervárad-i rév ugyancsak azért bonyolít le ősidőktől kezdve nagy forgalmat, mert Váctól Belgrádig a Duna egész hosszában csak ez a két biztonságos átkelőhely akad és a buda—belgrádi út a pesti révtől a pétervárad-i átkelésig toronyiránt tud haladni és Péterváradtól ugyancsak toronyiránt visz az út Belgrádig. Az ilyen csomópontok közelében a sűrűbb szekérmomoknak vagy az alaposabban kitaposott barázdáknak már van valamelyes útszerűsége, egyebütt azonban minden utazó arra keresheti a legjárhatóbb és legegyszerűsebb utat, amerre jónak látja.

Így száguldoznak szerte az országban jó paripáikon a fejedelmek korában a futókövetek, akik nemcsak viszik és közvetítik élőlőszóval a legfelsőbb üzeneteket, de azt szájába is rágiák, meg is magyarázzák a címzettnek. Útjukban, ha lovuk fárad, azt szállítják le paripájáról, annak lovát fogják ki szekereből, akit először hoz eléjük a végzet. Nem ismernek személy válogatást, elveszik a papok, ispánok, állami főtisztviselők hátsólovait s addig hajszoják azokat, míg ki nem dőlnek. Tömén-

telen baj van velük s csak Szent László rendszabályozza meg őket 1093. évi dekrétumában, ahol is a 3. könyv 28. fejezete megtiltja a futóköveteknek, hogy három mérföldön túl elvigyék bárki lovát is, valamint hogy a templomba vagy a püspök s az ispán udvarába tartó emberek lovát elvegyék, szekerükből kifogják. Épp így nem nyúlhatnak hozzá a papok és egyházi személyek lovaihoz sem. A futóköveteket később a futárok váltják fel, akik már nem élőszóval közvetítik a király vagy az ispánok üzeneteit, hanem levelet visznek. Nagy távolságokat futnak meg s az útjukba eső falvak látják el őket váltólovakkal, mindaddig, míg a nemesek ki nem harcolják falvaik mentesítését ez elől a terhes kötelezettség alól. Az aranybulla menti fel a nemesek és az egyház falvait a király dolgaiban utazók lóval való ellátása alól s ezután már a futárok nem válhatnak lovat ott, ahol nekik jól esik, hanem addig kell menniük, amíg olyan helyet találnak, amelyre nem vonatkozik a mentesítés. Mivel aztán az ilyen falvak száma mindegyre fogy, a vegyesházi királyoknak a főbb útvonalak mentén rendszeres lóváltó állomásokot kell felállítaniok, ha azt akarják, hogy embereik gyorsan fussák be a számukra előírt útvonalat. Hivatásos, állandó szolgálatot végző futárok az úgynevezett »folyók« vagy »gyors folyók«, akik a jelentősebb útvonalak mentén laknak s lovat, valamint egymást váltva haladnak végig acéljukhoz vezető útvonalon. A külföldi országokba tartó *futárok* és *követek* inkább alkalmi levélvivők, akik váltás nélkül haladnak s éppen ezért lényegesen lassabban járnak, mint a »folyók«.

Az időjárás viszontagságai ellen az utazás körülményeihez illő öltözettel védekeznek a lovon járó futárok, hírvivők és követek. Az Anjou korban — amint az Kálti Márk Képes Krónikájának 1376 tájáról való miniatúráin pontosan megfigyelhető — egész testet beborító vörös palástot és ehhez tartozó csuklyát viselnek az utazó követek. A bizonyára többé-kevésbé vízhatlan csuklyás-palástból az utazónak éppen csak az arca van kint, meglehetősen védelmet nyújt hát neki ez az útiöltöny szél, hó, eső és por ellen. Idővel ez a viselet a lovon járók általánosan használt utiruhája lesz s csuklyás-palást nélkül nem igen vág neki hosszabb lóháti utazásnak a 14. és 15. század embere.

A vásározók és kereskedők karavánjai ugyancsak maguk keresik ki maguknak a legmegfelelőbb csapást ezekben az első időkben és mivel leginkább gyalog vagy lovon járnak s csak ritkább esetben szekéren, nem is érzik az utak hiányát. A kereskedelem ekkor még vándorkereskedelem s a vásárokon zajlik. Szent István azért engedélyez vásárokat az apátságoknak, hogy a szerzetes atyafiaknak vagy a hozzájuk tartozóknak ne legyen szükséges az élelmet, ruházatot vagy egyebet messze keresni. A kézművesek és kalmárok kelnek hát útra s járnak egyik vásárról a másikra, legtöbbször gyalogszerrel, míg az árut puttonyan vagy nyalábban cipelik magukkal. A módosabbak lóra ülnek s a portékát nyeregbevéve szállítják, csak a legtehetősebb kalmárkodó kereskedők kísérik végig áruikat szekereken egyik vásárhelyről a másikra. Ezek a vándorkalmárok leginkább izmaeliták vagy zsidók, akik Magyarországon eleitől fogva kereskedéssel foglalkoznak. De külföldi árusok is mindegyre számosabban keresik föl az országot. Az 1200-as években velencei és dalmát kalmárok jönnek Magyarországra a Zára—Zágráb—Veszprém—Buda útvonalon kelet áruival, míg német, cseh és francia kereskedők flandriai és németországi cikkekkel megrakodva érkeznek hozzánk a Brünn—Holics—Nagyszombat—Esztergom vagy Bécs—Mosón—Győrön át s ugyanezek az útvonalakon halad a külországokba tartó magyar kereskedőnépesség.

Egész országra kiterjedő úthálózat csak a 14. század derekán kezd kialakulni. A kereskedelmi forgalom főbb irányai jelölik ki az utakat s középpontjuk a pesti rév, ahonnan sugárirányban ágaznak szét az országhatárok felé. A legjelentősebb nagyút a bécsi út, amely ugyanazon a vonalon fut, mint a rómaiak korában, a kereszteshadjáratok idején vagy akár napjainkban. Ezen és a brünn—budai nagyúton — amely Holics—Nagyszombat—Surány—Udvard—Esztergom és Piliscsaba érintésével fut Óbudára — vonulnak az ország belseje felé a cseh, morva és német kalmárok. Budáról aztán folytatják útjukat vagy a kassai főúton, amely Egeren át az Alföld peremén húzódik, vagy Erdély felé indulnak s akkor két főútban is valógathatnak, aszerint, hogy melyik tiszai átkelőhelyben bizakodnak inkább: a szolnokiban-e vagy a szegediben. Ha a szolnoki

réven kelnek át, Váradon és Kolozsváron keresztül visz az útjuk a mozgalmas szász városok felé, viszont ha Szeged felé mennek, Aradon és Gyulaféhérváron át jutnak ugyanoda: Szebenbe, Fogarasra, Brassóba. Mindenesetre ez utóbbi út a használatosabb, hiszen a szolnoki út az esztendő nagy részében járhatatlan a Tisza és a Körösök összefolyó végtelen árterén, amelybe ilyenkor beleveszne ember, állat egyaránt. Kelet árucikkeit Nagy Lajos alatt ezen a két útvonalon szállítják Budáig 15—20 lóval vontatott, óriási befogadóképességű oláh szekereken a génuai és velencei kereskedők, hogy Pesten hajóra rakják s úgy vigyék tovább nyugat felé.

A Lengyelország felől jövő és arra tartó kalmáremberek a pest—vác—ipolyság—Selmecebányái utat koptatják, amely a Nagy Fáttra és az Alacsony Tátra között átvezető stureci hágón keresztül visz Rózsahegy érintésével Krakkó felé. A Lengyelország és Magyarország közti nemzetközi forgalom azonban inkább Kassán keresztül bonyolódik le. A legnépesebb lengyelországi ut Kassától Margitfalván, Krompachon, Szepesolaszin, Iglón, Lőcsén, Késmárkon, Podolinon és Lublón át vezet a lengyelországi Sandecig s onnan egészen Danckáig. Erről az igen forgalmas nagyútról sohasem hiányoznak a kalmárok ekhósszekerei. Ezen kocognak a lengyel városok felé a szepesi takácsok vászonnal teli emeletes szekerei vagy a borral, gyapjúval, kenderrel, bőrrökkel, rézzel, arannyal, ezüsttel megrakott furmányos-szekerek; szembe jönnek velük a jó lengyel posztót és ősi emlékeket idéző ázsiai prémeket, finom bársonyneműeket, nemes fegyvereket szállító krakkói vagy danckai kalmárok, akik legszívesebben a bányavárosokat keresik fel, mert az ottani tehetős és igényes városi réteg a legjobb vásárló. Erős a forgalom a Kassáról Boroszló felé vivő úton is, amely Lőcse, Felka, Liptószentmiklós, Rózsahegy és Zsolna érintésével — pontosan a kassa-oderbergi vasút mai vonalán — a jablunkai hágónál hagyja el az országot. Ezt a nagy utat Nagy Lajos építi meg, aki egyébként is sokat tesz az útviszonyok javításáért s uralkodása alatt valamennyi útvonalon jelentős mértékben emelkedik a forgalom.

Nagy Lajos útépítő munkássága természetesen nem azt jelenti, mintha nyomában mai értelemben vett utak épülnének,

hanem csak annyit, hogy az előző idők toronyiránti közlekedése lassan megszűnik, útvonalak alakulnak ki, amelyeket ha nem is lehet felismerni másról, mint keréknyomokról, vagy a nagyobb kitérőutakról, mégis az utazók már nemcsak útjuk végállomását ismerik, hanem a közbülső megállókat, pihenőhelyeket is. Esetleg földet hordanak a forgalmasabb útvonalra, hogy a terepnél valamivel magasabb legyen, itt-ott hidat is emelnek a kisebb patakok fölé s az úton járók megvédelmzése céljából oltalmazó várak épülnek a legfontosabb pontokon. Az utazónak persze nem kell tartania magát az úthoz, ha esős időben fél a sárfcaragadástól, vagy télidőben járhatatlanok a felfagyott kerékvágások mély szakadécai, ott hajt ki a mezőre vagy földekre, ahol akar s legfeljebb a hidaknál vagy a falvaknál tér rá újra a »csinált útra«. A magyarországi utak egészen a múlt század közepéig semmiben sem különböznek a jelenlegi dűlőutaktól, melyek félesztendőn át vagy teljesen járhatatlanok, vagy komoly életveszéllyel jár a használásuk.

Ityen utakon járnak keresztül-kasul az országban a külföldi kalmárok és a belföldi kereskedők, akik végigkísérik áruikat felrakástól egészen a kótyavetyéig. Nagyszeben, Brassó, Kassa, Pest, Győr, Szeged kereskedői mindenütt megfordulnak az országban s szinte szakadatlanul úton vannak. Göntner Mihály uram, a középkori Kassa egyik leggazdagabb kereskedője; éppúgy megfordul Pesten, Debrecenben, Váradon, Szebenben, mint Sandecben vagy Krakkóban. Debrecen polgárai ugyancsak nagyarányú kereskedést űznek Lengyelországgal és Oroszországgal, ezrével hajtják északra a ménlovat, viszik a bort, szeke-rezik a kőszót, a német városok kereskedői viszont sohasem maradnak el a debreceni sokadalmakról, még ha hosszú heteket kell is úton tölteniük miattuk. A szegedi kalmárok meg messze lejárnak a délvidékre, társzekerük megfordulnak Erdélyben s Oláhországban, de ugyanúgy ellovagolnak vagy elszeke-reznek Bártfáig, Kassáig vagy akár Lengyelorszáig. A fuvarozó, kupeckedő szegediek hordják szét az országban a szerémség, baranyai és somogyi borokat, az erdélyi abaposztót s elmennek velük Sziléziába, Lengyelországba, meg Poroszországba is. A kupeckedésben járó szegedi polgárok az ország valamennyi országútján biztonságosan mozognak, mindenhol

találkozni velük és királyaink az oklevelek egész sorával biztosítják számukra a mozgási szabadságot: a vám-, rév- s adómentességet.

Hogy az utak, mintegy csomópontban, legtöbbször Budán és Pesten futnak össze, a hazai és külföldi útonjárók jórésze megfordul a két testvérvárosban. Nagy összejövedele vagyon itt a német, lengyel, sziléziai és olasz kalmároknak, akik e helyen — a nyugatról-keletre vivő fő kereskedelmi út közepén — állapodnak meg, mielőtt tovább vinné őket útjuk. Különösen sokan tartanak Pest-Buda felé a vásárok közeledtekor, amelyek mindig mozgalmasak és látogatottak s különösen Pest híres ló- és marhavásárai vonzzák magukhoz messzi vidékek népét. Mivel az Anjouk korában Buda már az ország fővárosa, közép-pontja a politikai életnek, a kalmárokon kívül az ügyes-bajos dolgokban járók, a hivatali küldetésben mozgók s az udvarba igyekvő nemesurak és papok is sűrűn koptatják a feléje vezető utakat. Zsigmond idejében a külföldi idegenforgalom is egészen szokatlan méreteket ölt Budán. Külföldi nagyurak, uralkodók, méltóságok jönnek a császár-király udvarába s hosszú ideig elmulatnak Buda várában. Még élénkebb lesz az idegenjárás később Mátyás alatt, amikor a politikusok, előkelőségek mellett a korabeli szellemi élet legnagyobb kiválóságai is Buda felé irányítják lovuk fejét vagy hintószekerük rtdját.

3.

A forgalom javarészt lovak bonyolítják le. Egészen a 15. század közepéig csaknem kizárólag lóháton utazik a középkor embere. Lóra szállnak, ha útra kelnek, a királyok, államférfiak, nemesurak, külföldi egyetemek felé tartó diákok. Lóháton utaznak a papok, egyházi férfiak, de igen gyakran a nők is. Nagy Lajos leánya Hedvig, lóháton utazik Visegrádtól egészen Krakkóig s lóháton követik kísérei, a lengyel és magyar nemesek. Hedvig, akkor már Jagelló litván herceg felesége, hófehér ménlovon ül, jobbján egy lengyel lovaggal, balján egy magyar nemesifjával. Lóháton jön Prágából Budára Podjebrád Katalin,

Mátyás felesége is. A kereskedő, ha nem gyalog, többnyire ugyancsak lóháton utazik, puttonyban víve vagy nyeregbevéve áruit s csak a legtehetősebbek használják a szekeret, olyanok, akik miközben portékáikat egész útján végigkísérik, elég szolgát tudnak magukkal vinni az útközben gyakorta sárbaragadó terhesszékér kiemelésére.

Kétségtelen azonban, hogy a szekeret kezdettől fogva használják a magyarok e hazában. Ekkehardt 926. évi s a garamszentbenedeki apátság 1075-beli adatain kívül, amelyek egyfelől a kalandozó magyarok szekérhasználatáról, másfelől pedig a fuvarozásról szólnak, az Árpádok korából a monostorok alapítólevelei is bizonyítják a szekerezéssel összefüggő kerékgyártó mesterség létezését. Ezek az okmányok felsorolják, hogy a különböző monostorok hány mesterembert kaptak a királytól s kiderül, hogy például a pécsváradi apátság többek között 8 kerékgyártót foglalkoztatott. A nehéz, nagy terheket elvontató »furmányszékér« s a »bakószékér«, valamint a Nagy Lajos idejéből ismert »rudasszékér« mellett már régtől fogva használatos a könnyebb, kétkerekű taligaszékér. Gellért püspököt ilyen taligán viszik fel a pogány magyarok a Gellért-hegyre, ahonnan azután beletaszítják a Dunába. Effajta könnyebb székér a két rúd közé fogott egy ló által vont »ajoncás székér«, de Zsigmond király 1435. évi, Késmárk városának adott kiváltságlevele is különbséget tesz nagy terhes székér, az úgynevezett »mázsás székéra s könnyebb, posztóval vagy más kisebb portékával megrakott székér között. A legnagyobb befogadóképességű s egyben legotrcmbább középkori székérfajta nyilván az óriási »oláhszékér«, melyet Nagy Lajos idejében egy-egy egész kis ménes vonszol Gyulafehérváron, Aradon s Szegeden át Pest-Buda felé a velencei kalmárok keleti portékáival. A székér azonban nem mindig az árujával rajta utazó kereskedő tulajdona, sok esetben a fuvarozóé, aki mint önálló vállalkozó bonyolítja le a forgalmat a főbb útvonalakon. Különösen a sziléziaiak élnek örömeit ebből a foglalkozási ágból. Róluk írja Szepsi Csombor Márton, hogy »e nép kocsisságaért, szekereségeért igen-igen híres, úgymint, ki Magyar-, Német-, Lengyel-, Porosz-, Cseh- és Morvaországra áros embereknek sokat szolgál”.

A kétfajta, könnyebb és nehezebb középkori szekér-típus mellett a harmadik: az ékes, aranyozott *hintószekér* a királynők, királylányok közlekedési eszköze. Bár a középkorban a nők is szívesebben járnak lovon s a szekér használatát az elpuhultság jelének tekintik: hosszabb, egyik országból a másikba irányuló utazás alkalmával mégis igénybeveszik a hintószekeret, amely — noha díszes, nem egyszer üvegezett, bíborralbársonnyal bevont, gazdagon aranyozott jármű — kocsinak még nem tekinthető, hiszen hatalmas, nehézkes alkotmány, amit nem egyszer nyolc-tíz ló vagy ugyanannyi ökör vonszol a feneketlen országutakon. A hintó-szekér létezéséről elsőnek Thuróczy krónikája ad hírt, ahol is Küküllei János — miközben Róbert Károly 1342-ben végbement temetéséről beszámol — Tóth Béla szerinti fordításban ezeket írja: »Végül az említett három pompás és minden fényes címerükkel, csábrágyokkal és egyebekkel felcifrázott hámosló (következett) a bíborszínű szekérral, azaz ingóval, vagy hintóval, melyen a király jele, az aranyos és drágaságokkal ékes struccmadár (volt)«. Ismerjük Mátyás király második feleségének, Nápolyi Beatrixnek díszhintóját, valamint Candalei Annának, II. Ulászló nejének nyolcvos hintószekerét s tudjuk, hogy Nagy Lajos anyja, Erzsébet hatlovas hintószekerével nagy utakat tesz meg szerte az országban.

Beatrix 1476-ban utazik Pettauból Budára. A nagy király háromezer nemesúr kíséretében Fehérvárig elébe lovagol menyasszonyának, aki arannyal hímzett, zöld bársonnyal borított, aranyozott hintón érkezik meg. Kíséretének tagjait hét, ugyancsak gazdagon aranyozott hintószekér hozza, melyek mindegyikébe hat-hat ló van fogva; az egyikbe fehérek, a másikba feketék, a harmadikba barnák s a kocsisok is aranygombbal díszített bársonyruhát viselnek. Arra, sajnos, nincs adatunk, hogy Beatrixnek hány napig tart az út Pettauból Fehérvárig. Mátyás Budáról menyasszonya hintóinál sokkal pompásabb két aranyozott hintószekerét hozat Fehérvárra s az itteni ünnepek végeztével ezeken, az egyenként 4000 forintra becsült díszhintókon hajtanak be Buda várába. Mátyás olasz feleségének egyébként nyolc aranyos hintószekere van, mindegyikhez hat hófehér lóval.

Candalei Anna, mint II. Ulászló menyasszonya, 1502 őszén utazik az Adria partján fekvő Zengg városából Horvátországon át Budára. Az ország határán, a Drávánál Perényi Imre vár rá a király levelével és ajándékával: három remekbe készült, dúsan aranyozott hintószekérrel. A legdúsabban aranyozottat menyasszonya használatára küldi a király, a másik kettőt pedig Anna udvarhölgyei számára. Mindegyik hintó előtt nyolc különféle színű pompás paripa toborzékol, valamennyit arannyal átszótt csótárok s a király országainak címerei díszítik. Candalei Anna hajón kel át a Dráván s az üdvözlések után a hölgyek hihtószekérre, — a Perényi, Csáky és Szentgyörgyi úrhölgyek részére is rendelkezésre áll négy aranyozott hintó — az urak pedig lóra ülnek s így indul el a díszes menet Fehérvár felé, ahol óriási tömeg élén várja a király. A nemesurak több mint négyezer lova közül legalább négyszáz aranyozott szerszámot, bársonycsótárt, ezüst- és aranycsengengettyűket, kagylókat, drágaköveket és gyöngyöket visel. Itt már a ló veszi át a hintószekér szerepét s a hat napos fehérvári koronázási ünnepségek után az egész udvar lóháton indul Budára. Fehér lovon ül a királyné is, lószerszáma vert aranyból, csótárja meg karmazsin bársonyból való.

II. Ulászló lánya, Anna királykisasszony 1515-ben, mint I. Miksa császár eljegyzendő menyasszonya, nyolc fehér lótól vont, képekkel ékesített, aranyos hintóban vonul be Bécs városába. Az ilyen királyi menetek aztán nemcsak díszesek, de hasznosak is ama országrész számára, ahol a díszes hintószekerek átvonulnak. A kegyetlen rossz utakat ahogy lehet megjavítják, a gödröket, kátyúkat elegyengetik a kihajtott jobbagyseregek, a hidakat rendbehozzák, hogy minél elviselhetőbbé, »zökkenésmertesebbé« váljék a fejedelmi személyiségek hetekig, hónapokig tartó utazása.

A hajó is kezdettől fogva igen használatos közlekedési eszköz. A természeti akadályokat kerülgető karavánutak a nagy folyókat már semmiképp sem tudják elkerülni s mivel hidak nincsenek, átkelési eszközökről kell gondoskodni, mihelyt nagyobb arányú forgalom indul meg az országban. Priszkosz már Attila idejében tömegesen észlel csónakokat a Dunán s útjában jómagát is többízben fatörzsből vajt hajókon szállítják át a nagy vizeken.

A magyarok, akik előző tartózkodási helyeiken is használják a csónakot, ugyanígy oldják meg a folyami átkelés problémáját. Anonymus feljegyzi, hogy a beköltöző magyarok, midőn a Tiszához érnek, a dorogmai réven hajóznak át. Tass és Szabolcs ugyancsak a Tiszán hajóznak át minden hadaikkal s a vezérek — Szerencs felől jövet — szintén hajón kelnek át a Sajó folyón, ott, ahol a Hernádba ömlik. A révhelyeken hajók állnak az útonjárók rendelkezésére. A pesti rév ősidőktől fogva nagy forgalmat bonyolít le. 1148-ból származó okmányok ékezen bizonyítják, hogy a pesti és kerepesi réven milyen élénk a hajókon való átkelés, de a váci és pétervárad-i rév is kezdettől fogva nagyfontosságú átkelőhely. A mellékfolyók jelentősebb pontjain szintén átkelőhajók várják az utast. Odo de Diogilo lovag, aki VII. Lajos francia király kereszteshadával 1147-ben vonul át Magyarországon, panaszolja, hogy a Drávánál kevés hajót találunk, úgy hogy lovakon kell átkelniök, ami a sebes sodrású folyón meglehetősen nehezen megy. A folyókon való átkelés még évszázadok múlva is hajókon történik, hiszen az első dunai hidat csak 1560-ban építik meg Eszéknél a törökök s Pozsonyban is csak 1562-ben raknak le hajóhidat. Így érthető, hogy 1502-ben miért kell II. Ulászló menyasszonyának hajón átkelni a Dráván.

Amilyen élénk a középkorban folyóinkon az átkelőforgalom, annyira körülményes és fejletlen a vízi utakon való távolsági közlekedés. Még lefelé se megy egykönnyen a hajó, hiszen a folyók elvadult, zátonyos állapotban vannak s csak a legnagyobb gondosság és szakértelem mellett lehet a hajókat végtelen lassúsággal leereszteni; felfelé meg, amikor emberi és állati erővel vonszolják víz ellenében a nehéz dereglyéket, olyan költséges a hajón való utazás, hogy semmiképp sem fizetődik ki. Nemzetközi forgalom nem is igen van a Dunán, de a belföldi közlekedés az Anjouk alatt már meglehetősen élénk, főleg Pozsony és Buda között, bár a pozsonyi kereskedők szívesebben választják a szárazföldi útvonalat s a korabeli vámmentességi oklevelek többször tesznek említést lovakról és szekerekről, mint hajókról. A két élénk forgalmú város között nem a mai főágon hajóznak a kalmárok, hanem vagy a győri dunaágot használják (1536-tól gyakran esik szó a győri dunaágban közle-

kedő borral megrakott hajókról), de még gyakrabban a Pozsony és Érsekújvár közötti úgynevezett verekyei ágon ereszkednek alá könnyű, csekélyjártatú hajóikon. A végtelenül mozgékony és élelmes szegediek már az 1200-as években hajóznak a Tiszán és a Maroson. Szállítják a sót, meg a délvidéki jó bort s annyi hajóépítője van a városnak, hogy Hunyadi János híres-nevezetes naszádos csapata részére kétszáz hajót Szeged szerel fel. A pesti, pozsonyi és váci hajósnépek, na meg a legendás komáromi naszádosok mellett ők járják legszorgalmasabban ezernyi labirintust alkotó, össze-vissza kanyargó vizeinket.

A víziutat minden nehézsége ellenére felhasználják személyszállításra is. A II. Konrád császár által vezetett keresztshad egyrésze 1147-ben Regensburgban haj óra száll s azon ereszkedik alá. Barbarossa Frigyes keresztshada 1189-ben szintén igénybe veszi a Dunát is lefelé való útjában. III. Béla királyunk kenyérrel, borral s zabbal megrakott hajókat és szekereket ajándékoz a császárnak, akinek egyik seregrésze a Dunán vonul alá, hogy a Belgrád utáni Branicevónál aztán a hajókról is mindent szekerekre rakjanak s úgy haladjanak tovább a Szentföld felé. Útjuk Pozsonytól Belgrádig öt álló hétig tart.

4.

Barbarossa Frigyes népe, amely egyfelől a Dunán, másrészt szekereken és lovakon a part mentében halad, a Pozsony és Belgrád közti körülbelül 700 kilométeres utat 35 nap alatt teszi meg, átlagos napi teljesítménye tehát 20 kilométer. Hajón vagy szekéren ennél nagyobb utat egy nap alatt nem is igen tudnak megtenni a középkorban s a hintószekéren való közlekedés sem sokkal gyorsabb. Candalei Anna 1502 augusztus 31-én indul el Zenggből s csak szeptember 27-én ér Székesfehérvárra, pedig nyolc pompás paripa van hintószekere előtt. A legfeljebb 500 kilométeres utat 28 nap alatt szekerezi végig s ha az elpusztult Szlavóniában elszenvedett töredelmek kipihenésére szentelt zágrábi útmegszakítást 3 napra tesszük is, akkor sem halad csak napi 20 kilométeres sebességgel, szóval ugyanolyan tempóban, mint Barbarossa Frigyes hadai a Dunán és partjain. Ilyen gyors

san pedig az apostolok lován utazó puttonyos kalmárok, de még az ugyancsak gyalogszerrel járó zárandok-karavánok is haladnak, noha azok faluról-falura, városról-városra menve kiadós, nagy pihenőket tartanak. Napi teljesítményük így is eléri a 3 mérföldet, a 20—22 kilométert.

Aki siet, az lóra ül. Nyeregben egy nap 6—8 mérföldet (45—60 kilométert) könnyen megtesznek, rövidebb távon többet is. Nagy Lajos, aki sokat utazgat az országban s gyakorta jár le Erdélybe, 1366 július 9-én még Csanádon van s július 13-án már Gyulafehérváron ír alá oklevelet. Négy nap alatt megtesz vagy 300 kilométert s nem jár lassabban akkor sem, amikor — Visegrádtól a kükküllőmegyei Kapusig — kilenc nap alatt keresztülutazik az országon. Kolozsvárról is felovagol tíz nap alatt Budára, de ha nagyon siet, Budáról négy nap alatt Bécsben terem s Visegrádról ugyanennyi idő alatt eljut akár Zágrádba is. 1373 március 5-én Budán találjuk, 9-én viszont 300 kilométerrel odébb Bécsben, ugyanígy 1380 május 30-án még Budán tartózkodik, június 3-án meg már Zágráb ünnepli. Ezen az útján jó 100 kilométereket tesz meg naponta ló hátán s akkor sem jár lassabban, amikor 1381 novemberében öt nap alatt, elsejétől ötödikéig eljut Diósgyőrből Verőcére, ami bizony kerek 500 kilométeres utat jelent.

Leánya és utóda, Mária viszont már lassabban jár. Mikor 1383-ban Budáról anyjával, Erzsébettel Kassára megy, hogy ott lengyel előkelőségekkel tanácskozzék, kerek tizenhét nap alatt teszi meg az alig 300 kilométeres utat. Nyilván a nehézkes és lassú hintószekéren rázatják magukat s kiadós, nagy pihenőket tartanak. Így lehet megérteni, hogy noha május elsején elindulnak Budáról, 4-én még csak Hatvanban varinak, 11-én Egerben s csak 17-én érnek be Kassa városába. Lám Zsigmond, aki bizonyára mélységesen megveti a hintószekeret s csak nyeregben érzi jól magát, 1409-ben öt nap alatt megfutja ugyanezt a távot: november 27-én Kassától búcsúzik, december 3-án meg már budai várában intézi birodalma ügyeit. 1411 júniusában hét nap alatt Budáról Temesvárra is eljut, ami nem hosszabb út a buda—kassainál, de nyilván sokat kell bolyongania, tévelyegnie a Tisza kiöntései között s Szegeden is lehetnek elintézni-valói. 1412 márciusában Zsigmond, Ulászló lengyel király társa-

ságában, négy nap alatt teszi meg a Kassa és Várad közötti jó 300 kilométeres utat. Az első nap Tokajig jutnak el, másnap Szabolcsban egy mezőn hálnak, harmadnap elérik Debrecent, a negyedik napon pedig feltűnik előttük Szent László városa.

II. Ulászló, amikor 1440-ben Lengyelországból királynak behívják, szép kísérelő sereggel lépi át a határt Sandec felől s az első nap már eléri Késmárkot. Május 4-én indul tovább Késmárkról s estére Iglóra ér, ahonnan 5-én délelőzde után megy tovább s Szepes-Váralján hál meg. Másnap, 6-án folytatja útját s aznap Kis-Szebenig halad, 7-én pedig bevonul Eperjesre. Innen 9-én indul el s Rozgonyban száll meg, ahol két napig időzik, 12-én továbbindul, 13-án délben Ernődön tanyázik le s 14-én megérkezik Eger falai közé. Pihenéseit, mulatásait leszámítva, kilenc napig utazik meglehetősen ráérősen s az ország északi határától Egerig elég kacskaringós útvonalon átlagosan napi 50 kilométert tesz meg. Egerből tovább mozdulva, három napig lovagol Pestig, fél-félnapos pihenőkkel. Május 17-én hagyja el Eger várát, Kopolton ebédel és hál, 18-án Hatvanban ebédel s ugyanitt éjszakázik, míg aztán 19-én megérkezik Pest alá. 1440 júliusában Budáról Fehérvárra utaztában a legfeljebb 80 kilométernyi utat két nap alatt teszi meg. Az első nap eléri a közvetlen Fehérvár előtti Pákozdot, de itt meghál, nyilván csak azért, hogy reggel napvilágon vonuljon be a koronázó városba.

5.

Hatvan-nyolcvan kilométer napi teljesítmény nem ritkaság tehát a jó, nemes paripákon utazó királyainknál s ha sürgős dologban járnak, reggeltől estig megfutják akár a száz kilométert is. Persze ilyen sebesen csak az uralkodók és a nagy urak haladnak, akiknek biztonságáról erős kísérelő csapat gondoskodik, előttük rendbehozzák az utakat s nem tartóztatja fel őket a vámok, harmincadok sokasága. Mert a közönséges halandónak, legyen az kalmár, kézműves vagy ügyes-bajos dolgában járó magánember, töméntelen akadállyal, gáttal, nehézséggel kell megbirkóznia, míg eljut kitűzött céljához.

A gyors utazás legfőbb kerékkötője — a járhatatlan utak mellett — kétségtelenül a töméntelen vám és harmincad. Minden város, megye vagy birtokos, akinek területén út halad keresztül, vámolja, sarcolja a szerencsétlen útonjárót, úgy hogy az szinte képtelen eligazodni a temérdek út-, rév-, híd-, száraz-, vízi-, meg ki tudja még mifajta vámok között s csaknem szünet nélkül zsebébe kell nyúlnia, hiszen van útvonal, ahol minden négy-öt mérföldre akad egy vámszedő hely. Se szeri, se száma a törvénytelen vámoknak is, melyekkel az utazókat zsarolják a földesurak és városok. Gyakran kétszeres, háromszoros vámot szednek, vagy törvénytelen határvámot, úgynevezett harmincadot állítanak fel s jogtalanul foglalják le sáp fejében az országba igyekvő kalmártól áruja értékének harmincadrészt. Kassa különös előszeretettel sarcolja igazságtalan vámszedéssel a kereskedőket, főként a lengyeleket, úgy hogy II. Ulászló feddő levélben kénytelen Pemflinger János harmincadost a jogtalan révvámszedés abbahagyására felszólítani.

Elkerülnék ezeket a veszedelmes helyeket az utazók, de ez meg tiltott dolog. A vámszedő városok és urak erőszakkal is kényszeríthetik a jövő-menőket, hogy az ő birtokukon lévő útvonalakat használják. Az esztergomi káptalan az Anjouk idejében több ízben kéri a királytól, hogy tegye kötelezővé a kalmároknak az Esztergomon át való haladást. A Budára igyekvő kereskedő nép ugyanis szívesen kerüli ki a vámszedés miatt Esztergomot s a dorogi, meg a bánhidai utat használja. A budaiaknak egyenesen jogukban áll kifosztani azokat a kereskedőket, akik a várost árumegállító jogánál fogva megillető áthaladást, megállapodást és kirakodást el akarják kerülni s a városon kívül próbálnak elhaladni az ország belseje felé. Nemcsak meg kell állni az ilyen városokban a kereskedőknek, de elmenetelükkor odavalósi fuvarossal kötelesek továbbvitetni magukat és portékájukat. Kassa különösen féltékenyen őrizteti útvonalait, nem ugyan *SLÉ* utasok biztonsága érdekében, hanem hogy el ne kerülje a várost egy kalmár ember sem. Ha valamelyik mégis el akar surranni a város mellett, annak alaposan ellátják a baját: bántalmazzák, s minden áruját elkobozzák. Így jár többek között Spitz Mihály krakkói gazdag kalmár is, aki Rózsahegy felől halad Kassa irányában, Lőcsénél azonban letér a boroszló—

kassai nagy útról s Merényen át Szomolnok felé igyekeznek. Nosza utána erednek a kassaiak, elfogják s minden portékáját elszedik. Ez az úthasználati kényszer hatalmas kerülők megtételére kényszeríti az utazót és nyilvánvaló, hogy semmiképpen sem szolgál az utazási kedv különösebb élénkítésére.

A vámszedés jogát tulajdonképpen az utak rendbentartása s a rajtuk átvonuló forgalom biztosítása ellenében kapják a királytól a városok és a földesurak, de bizony ezek mindennel törődnek, csak az utak gondozásával nem. Az országutak az egyre élénkülő forgalom ellenére sem egyebek keréknyomoknál, vagy jól-rosszul kitaposott barázdáknál, amilyenek a mostani marhahajtóutak s a rajtuk való közlekedés, különösen az esők évadján, kegyetlen kínszenvedés. Hóolvadáskor, esőzésekkor a legtöbb út teljességgel járhatatlanná válik s megszakad minden keréken való forgalom. Fest Vilmos »Magyarország álladalmi és országos útjai című« 1865-ben megjelent kitűnő munkájában így írja le a középkori utat: »Egyedüli ápolása főleg csak abban állott, hogy néha kődarabok vagy földdel kevert gallyak hanyattak be lazán és rendetlenül a többlábnyi mélységű számtalan gödrök s kátyúkba, ami által az amúgy is járhatatlan út még borzasztóbb állapotba jutott. Nem csoda tehát, hogy ha a kivált nedves időben útnak indult társzekerek a veszélyes helyeken vagy felfordultak vagy tengelyt törtek, vagy lovastul elsüllyedtek a feneketlen pocsolyákban.« A vámjoggal bíró városok nemcsak hogy nem gondozzák útjaikat, de egyenesen rossz állapotban tartják, mert ebből is hasznuk származik. Ha rossz az út, tovább tartózkodik az utasember a városban s jobban keres a kocsmáros; több kerék törik, gyakrabban kap munkát a bogárnármester; hamarabb lehull a patkó a ló lábáról, állandóan dolgozhat a kovács és így tovább. Nem is törődik senki az utakkal, legfeljebb királyjárásokkor hozzák rendbe a fenti módszer szerint: követet hajigálnak a kátyúkba és kész.

A vámok tömkelegén és a járhatatlan utakon kívül a gyarló közbiztonsági viszonyok is meglehetősen növelik az utazás viszontagságait. Az utasok feltartóztatása és kifosztása ősi foglalkozás s már Szent István korában szorgosan üzhetik mesterségüket az útonállók, hiszen a szent király kettesével kénytelen akasztgatni őket, »kimondván rájuk az ítéletet, kivitette és

országszerte az utak kezdeténél, akasztófahalállal, kettesével végeztette ki a világból. Kemény rendszabályai nyilván jó eredménnyel járnak, mert amikor 1054-ben Szent Lietberth cambraii püspök háromezer zarándok élén átutazik hazánkon, semmi rosszat sem tud mondani a magyarországi közbiztonságról, de mihelyst — nyilván Szendrő táján — átlép az akkor velünk határos Bolgárországba, mingyárt meggyűlik a baja a tolvajokkal, akik az eltévedt utasokra leselkednek s rablásból élnek. Egészen az 1200-as évek végéig nincs is baj útjainkon, az olasz, német, görög, dalmát, francia kereskedők biztonságosan közlekedhetnek ide-oda az országban, de a 14. század elején már meggyöngül a közbiztonság s a szakadatlan belső harcok, az elszaporodott rablók és fosztogatók s a kiskirályok önkényeskedései folytán mindjobban elriadnak a kalmárok és polgárok az utazástól. Az utak védelmére épült várak ebben az időben válnak az utasok rémeivé s töméntelen bántalmat szenved a jámbor kalmárok felekezete. A rablólovagok és egyéb útonálló zsiványok megölik, kirabolják vagy legalább is elhurcolják a gazdagabb portékával utazó kereskedőt s csak tetemes váltságdíj ellenében engedik szabadon, úgyhogy a kalmárok végül is kénytelenek fegyveres kíséretet fogadni s annak oltalma alatt közlekedni. A biztonságna ilyen módon való megszerzése természetesen tetemes költséggel jár, ami még jobban megdrágítja az amúgy is sokba kerülő utazást.

Csak a 14. század második harmadában javulnak valamit egy időre a közállapotok s válik némileg biztonságosabbá az útonjárás. I. Károly 1335-ben nagyszabású nemzetközi útügyi kongresszust tart Visegrádon, melyen Lengyelország és Csehország uralkodói is résztvesznek s ezen a tanácskozáson jó és biztonságos utak létesítésének kérdését vitatják meg. Ez az első közlekedésügyi ankét Magyarországon s a szomszédos országok uralkodóinak megjelenése nemcsak Visegrád akkori jelentőségét bizonyítja, de azt is, hogy a mindegyre élénkebbé váló idegenforgalom akadályainak elhárítását milyen elsőrangú feladatnak tekintik maguk a királyok is. A nagy nemzetközi kongresszus elhatározza az utak rendbeszedését, a közbiztonsági viszonyok javítását s a gyűlésen résztvevő királyok kölcsönösen kiváltságokban részesítik egymás utazó kereskedőit. Utakat ugyan nem

építenek a kongresszus nyomán, de az útonjárók zaklatóira, támadóira kemény kézzel csap le az államhatalom. Az útonálló rablókat keréketörrik, az oligarchák garázdálkodásait mind szűkebb területre szorítják, úgyhogy kezdenek is javulni az útviszonyok s Nagy Lajos alatt már csak elvétve akadnak komolyabb panaszok. Nagy Lajos utóda, Mária királynő, aki maga is sokat utazik idehaza is, külső országokban is, azt a felfogást vallja, hogy »a királyi fölség dicsősége megkívánj a, hogy a régi királyok nyomdokain indulva, ne csak saját alattvalói, hanem az országba jövő idegen utasok járás-keelését is biztosítsa s a királyi bölcsesség gondoskodása az akadályokat elhárítsa, az út jókban oly kívánatos biztonságérzetet pedig fokozza«. Ez a biztonságérzet azonban nemsokára újra csökkenni kezd a gyengekező uralkodók alatt. A kiskirályok feltámadnak: a Bebekek, Uporok, Zabonyák, Vcsszősek, Dóczyiak rendszeresen támadják a felvidéki útonjáró polgárokat, úgyhogy a bányavárosoknak fegyveres szövetségben kell tömörülniök s valóságos ütközeteket kell vívniük a kiskirályokkal, meg a véglesi, saskői, zólyomi királyi várak hadnagyaival s főispánjaival, akik — noha az utak biztonsága felett kellene őrködniök — feltartóztatják, megvámolják és kifosztják az utazó embereket. A győri Dunaágban lefelé hajózó kereskedőket a Héderváry-család zaklatja és vámolja, úgyhogy Magyaróvár és Győr között nem biztonságos miatta a víziút használata. Egészen Mátyás idejéig folynak az efféle garázdálkodások és Perényi Miklós sztropkói várából még 1483 táján is meg-megrohanja az arra járó lengyel kereskedőket. Mátyásnak komoly ostrommal kell bevenni ezeket a rablófészkeket, hogy lerombolással felszabaduljanak az alattuk elhúzódó országutak.

Ilyen közbiztonsági viszonyok mellett csak csodálkozni lehet, hogy mégis népesek a középkori magyar útvonalak. Igaz, hogy nagyon meggondolja magát a legtöbb polgár, mielőtt útrakél, külföldi utazás előtt pedig rendszeren a végrendeletét is megcsinálja, de a kalmárok, vásárosok, kézművesek, mesterek, papok és nemesurak azért nem rettennek vissza a gyakori útbaindulás elől sem és szaporán talpalnak vagy frissen vágtnak a gyarló s életveszedelmeket rejtő országutakon.

Második fejezet

MEGJELENIK A KOCSI ÉS A POSTA

1.

A 15. század a magyarországi közlekedés terén olyan forradalmi újítást hoz, amely ugyanúgy új korszaknyitó, mint négy száz esztendővel később a vasút megjelenése. Az ormótlan, nehéz és lassú hintószekér mellett feltűnik egy könnyű és gyorsjárású személyszállító jármű: a *kocsi*. Az előző korok embere nem ismeri a kerekes jármű előnyeit, az otromba hintószekerek alig három-négy mérföldnyi (22—30 kilométernyi) utat tesznek meg naponta, amennyi gyalogszerrel is megjárható, úgyhogy aki haladni akar, lóra ül. Lóháton azonban egyfolytában nem igen lehet túl hosszú utakat megtenni, pihenni kell lónak, lovasnak egyaránt, viszont a szekér könnyű fajtájának, a kocsinak megjelenése egyszeribe lehetővé teszi a pihenés nélküli éjjelnappali utazást. A kocsin aztán éppolyan sebesen lehet közlekedni, mint vágató ló hátán, de sokkal kényelmesebben és húzamosabb ideig. Ebben van az első komoly személyszállító eszköz megjelenésének korszakalkotó jelentősége.

Ennek az újfajta járműnek magyarországi használatáról elsőnek Bertrandon de la Brocquiere lovag ad hírt, aki 1433-ban Jeruzsálemből jövet átutazik az országon, ő maga még lovon jár s Belgrádtól Budáig — Pancsován, Becskereken, Szegeden és Kecskeméten át — hét napig utazik, de feljegyzéseiből kitűnik, hogy Zsigmond idejében Magyarországon már használatosak bizonyos könnyű, egyfogatú, fedeles utazószekerek. Így írja le őket a nemes francia lovag: »Magyarországon keresztülutazva, gyakran találkoztam szekerekkel, amelyekben hat, hét, sőt nyolc személy ült s melyekbe csak egy ló volt befogva. A hátulsó

kerekek sokkal nagyobbak, mint az elsők. Némelyik az ott dívó szokás szerint be van fedve, ezek nagyon szépek és könnyűek, úgyhogy beleértve a kerekeket is, egy ember könnyen a vállára veheti és elviheti. Mivel az ország róna, a lovak mindenütt ügetve mehetnek.«

Az olyan könnyű járművet, amelyet egy ember mindenestől a hátára vehet, már semmiesetre sem lehet szekérnek nevezni s Brocquire is csak azért nevezi így, mert ehhez hasonló könnyű személyszállító eszközt még sehol a világon nem látott s így nem tudhatja a nevét.

Nem sokkal később, Mátyás idejében már az egész országban széltében használatos a kocsi s így is hívják a keréktengelyen nyugvó, kasos, löcsös, ponyvával letakarható járművet, amely csaknem ugyanúgy néz ki, mint a mostani könnyű parasztszekér, de három ló húzza s négy ember utazhat rajta kényelmesen. Mátyás-, noha pompás háttámaszai s díszes hintőszekerei vannak, sűrűn és szívesen utazik kocsin. Bonfini feljegyzi, hogy »Mátyás király hihetetlen gyorsasággal utazott, úgyhogy gyorsszekéren (»actuario corru«) naponként százezer lépésnyi (kb. 75 kilométer) utat is megtett«. A Bonfini latin szövegében használt »actuario corru« kifejezést Heltai Gáspár 70 esztendővel az olasz történetíró halála után »kocsisposta« elnevezéssel helyettesíti be fordításában, nyilván a Mátyás által később életrehívott rendszeres, váltott lovakkal működő kocsiposta-járatokra való utalásképpen. Heltai 1575-ben megjelent Magyar Krónikája szerint »Mátyás király ahová megyén vala, úgy megyén vala, mintha röpkülne. Kocsipostán egynyhány száz mérföldig elment csak kevés nap alatt«.

A nagy király nemcsak használja a kocsit, de megszületését is nyilván elősegítette. Liszti János veszprémi püspök 1568. évi feljegyzései szerint Kocs község régi híres szekérgyártói magának Mátyás királynak biztatására készítik el a szekérnek ezt az új, könnyű fajtáját, melyet aztán keletkezési helyéről »kocsiszekérnek«, majd egyszerűen csak »kocsinak« neveznek. Liszti szerint Mátyást köszvénye ösztökélte egy, a háttámasznál kényelmesebb közlekedési eszköz megteremtésére. Herberstein Zsigmond báró, aki 1518-ban követként jön II. Lajos udvarába, ugyancsak megállapítja, hogy a kocsi neve a Budán innen tíz

mérföldnyire lévő Kocs falutól veszi eredetét. A korabeli adatok kétségtelenné teszik hát a kocsi származását s akár Mátyás útmutatása szerint, akár csak a maguk feje után kezdték el gyártani Kocs község utasszállítással is szívesen foglalkozó élelmes lakói, nem vitás, hogy ez az új lehetőségeket nyitó közlekedési eszköz magyar földről terjedt el szerte Európában. Míg ugyanis Magyarországon a 15. század közepétől már általánosan használt, egészen közönséges dolog a kocsi, addig Európa más országaiban csak a 16. század derekán kezd feltűnni, mindenütt nagy csodálatot keltve. Brocquiere 1433-ban már gyakran találkozik kocsival Magyarországon, de hazájában, Franciaországban több mint száz évvel később, az 1540-es években jelenik meg belőle az első példány. 1550-ben egész Párizsban még mindössze három kocsi akad s csak a 17. század első évtizedében kezdenek sűrűbben megjelenni az újfajta járművek Párizs utcáin. Spanyolországban ugyancsak az 1540-es években tűnik fel az első kocsi: 1546-ban írja Avila y Zuniga spanyol történétíró, hogy »V. Károly földött szekérre feküdt le aludni, az ily járművet Magyarországon kocsinak nevezik, az elnevezés és a találmány ezen országból ered«. A braunschweigi herceg még 1588-ban is rendeletben tilalmazza a kocsi használatát, mivel rossz hatással van a férfias erényekre: a becsületes nyíltságra, vitészségre, kitartásra és lusta semmittevőket nevel. Nyugat-Európában végig az egész 16. században, de még a 17. században is, jórészt az otromba, lassan döcögő hintószekereken bonyolódik le a forgalom, míg Magyarországon a 16. század legelején már általánosságban használt úti eszköz a kocsi, és — mint Henyey Vilmos »A magyar posta története« című munkájában megállapítja — Mátyás halála után egy emberöltővel már az egytelkes nemességnél is annyira divatozik a kocsin utazás, hogy sokan közülük a kényelem kedvéért még a hadjáratba se lovon vagy gyalog mennek, hanem kocsin. Cuspiánus bécsi professzor, aki huszonnégy ízben járt követ gyanánt hazánkban, ugyancsak feljegyzi, hogy a magyar urak közül sokan ülnek gyorsszekereken, miknek a neve hazai nyelvükön: »kocsi«. Ezeket egy nap alatt százezer lépésnyi távolságra könnyen el lehet jutni. Ismerjük II. Ulászló ekhós kocsiját is, amelynek a behúzásához szükséges kelmét 1495-ben

Szegeden vásárolja meg Cseh Mihály kereskedő uramtól, az akkor ott időző király.

Dainero Tamás, aki 1051-ben mint a ferrarai herceg követe jön hazánkba, igen sebes utazásnak tartja a kocsinjárást. Stájerországról lép be Magyarországra s Vasváron, Veszprémen és Székesfehérváron át halad Buda felé, a király által elébe küldött kocsin. Érdeklődik az újfajta közlekedési eszköz iránt s feljegyzi, hogy a Buda és Bécs közötti 160 olasz mérföldnyi utat a kocsi nevű négy személyre való járművön egy nap és egy éjjel meg lehet tenni. A kocsit három ló húzza s útközben nyáron egyszer, télen pedig kétszer váltják fel azokat. A váltás nyilván ekkor is Győrben történik, ahogy azt 17 esztendővel később, Herberstein tapasztalja. Ennek a pompás, gyors és az akkori körülményekhez képest kényelmes közlekedési eszköznek a képe is ránkmaradt. Schemel Jeremiás augsbúrgi festőnek a 16. század közepe táján készült másolatkönyvében »ein Ungarische Gutsche« felirattal megtalálható a magyar kocsi képe. Hennyey Vilmos előbb említett munkájában megállapítja, hogy a rajz alapján a magyar kocsi nem egyéb, mint igen könnyű parasztszekér. »Három ló van egymás mellé befogva ugróállásban. A kocsi jobboldalán a hátsó kerék tengelyéhez egy rúd van illesztve hámfával a harmadik ló számára. A hámkötelek mindegyike bőrtokkal van ellátva, hogy a ló testét fel ne horzsolják. Két kisebb mellső kerekének 12—12, két nagyobb hátsó kerekének 14—14 küllője van. A kocsiszekrény nem függ szíjon, nem is nyugszik acélrúgón, hanem közvetlenül a tengelyeken. Mindkét oldalán két-két lócs. Bal oldalán egy vashágcsó a felszálláshoz. A kocsiszekrényben Vesszöből font kas van, amely hátrafelé fokozatosan magasabbra emelkedik, alkalmasint azért, hogy szükség esetén, ponyvafedéllel letakarható legyen. A kas hátulsó ülésén két személy foglal helyet, egy pedig a szemközt levő kisülésen, a kocsis háta mögött. A kocsi felszereléséhez a felfüggeszthető párnázás tartozik, amely puhellyel töltött gyapjas báránybőrből készült. Amikor az utas aludni kívánt, azt vállaira, a nyaka köré vette, úgy, hogy a fej nem ütődhetett a kocsi oldalaihoz. Különben a párnaszakot a derekára illesztette, az ülést tette kényelmesebbé.«

Ilyen a kocsi, amelynek felhasználásával aztán Mátyás megteremtí az országban az első kocsi-postát. A bécs—budai nagyúton etetőállomásokat állít fel s rendszeres kocsijáratokat indít a két város között. Ezeket a kocsijáratokat használja mind a király, mind pedig az udvarába tartó külföldi követek, akik meglehetősen sűrűn járnak ezen az úton. Mátyás kocsipostájának Bécs és Buda közötti vonalán minden 5—6 mérföldre van egy etetőállomás s az út felén, Győrben, lovakat váltanak. A bécs—budai úton kívül az ország egyéb főútvonalain is létesít Mátyás hasonló berendezésű kocsipostát, melyek azonban a nagy király halála után, a viszontagságos időkben, fokozatosan mennek tönkre, pusztulnak el. 1518-ban, amikor Herberstein báró nálunk jár, még kétségtelenül megvan, sőt ő írja le legrészletesebben a kocsipostán történő utazást. Budáról Bécsbe kocsin megy, amelyet úgy fest le, hogy semmi vas sincs rajta, vagy ha van is, igen kevés és három egymás mellé fogott ló húzza. A kocsissal együtt négyen férnek el rajta s így futnak éjjel-nappal Bécs felé. Közben minden öt-hat mérföld után étetnek, Győrött pedig lovakat váltanak. Ezek az abrakoltató-állomások Herberstein szerint Vark (Bárok), Kocs, Győr, óvár és Bruck. A Buda és Bécs közötti 32 mérföldnyi utat — ugyanúgy, mint ahogy Daineró közli — egy nap és egy éjjel teszi meg s az utazásnak ezt a módját egész kényelmesnek találja, már csak azért is, mert ételt, italt, ruhát, sőt ágyneműt is vihet magával. Itt találkozunk hát először a hálókocsi őseivel. Herberstein egyébként 1534-ből is beszámol egy utazásáról. Szeptember másodikán reggel hat órakor Bécsben kocsira száll, Pozsonyban étet, estére pedig már Szempezen van s így ez alkalommal is jó 80 kilométert fut meg egy nap alatt.

2.

Mátyás kényelmes és gyors postái az utódai alatt megromlott közállapotok folyományaképp hamarosan teljesen lezülленnek s csak a 16. század közepetáján lehet újra postával utazni Magyarországon. I. Ferdinánd 1528-ban Bécs és Buda között rendszeres postajáratot létesít, amely Budának török kézre jutásáig zavartalanul működik, de azután csak Komáromig

közlekedik. A század közepetáján elkészül a *keletmagyarországi vonal* is, amely a Kárpátok alján vonul *Pozsonytól Kassáig*. Állomásai: Pozsony, Cseklész, Szempcz, Farkashida, Galgócz, Rippény, Nagy-Tapolcsány, Veszténicz, Privigye, Rudnó, Zsámbokrét, Nolcso, Rózsahegy, Szentmiklós, Hibbe, Lucsivna, Kisócz, Lócse, Siroka, Bertóth, Eperjes, Somos és Kassa. Ez az útvonal elég magasan fekszik ahhoz, hogy a mindjobban elburjánzó török portyázások, rajtaütések ellen biztonságot nyújtson. Időközben — addig a rövid ideig, amíg Ferdinánd Erdélynek is ura — *Kassától* le egészen *Nagyszebenig*, illetve *Déváig* is működik egy postavonal, — 26 postával — amely Kassától Vajdácská, Patak, Nagykapos, Majtény, Tasnád, Sármaság, Zilah, Zsombor, Borsa, Válaszút, Kolozsvár, Torda, Nagyenyed és Vingárt állomások érintésével halad egyfelől Szerdahely és Nagyszeben felé, másik ága pedig Szászvároson át Dévára. Ennek a fővonalnak egyideig van egy *Kassa-*, Tokaj-, Nánás-, Böszörmény-, Debrecen-, *Várad-i* ága is. A Dunántúlon két kisebb jelentőségű postavonal húz át: *Bécs*, Sopron, Csepreg, Vasvár, Szent-Iván és *Nagykanizsa*, illetve *Pettau*, Várasd, Csurgó, Barcs, Babocsa és *Szigetvár* között. Annnyira-amennyire állandónak mindezek közül csak a pozsony—kassai vonal bizonyul, amelyen meglehetősen rendszeres közlekedés bonyolódik le s amely később egész Szatmárig lenyúlik.

Az állomások élén a postamester áll, aki állami hivatalnok s aszerint kapja fizetését, hogy hány váltólovat tart. Ezidőben a nagyobb postaállomásokon három, a kisebbeken pedig két postaló áll az utazók rendelkezésére. Elsősorban természetesen az udvar s az állami hivatalok leveleit szállító postalegények veszik igénybe a postát, akik a postamesterek alkalmazottai s állandóan útrakészen állanak. A postamesterek leginkább németek, de a postalegények, akiknek jó lovasoknak kell lenniök, csaknem kivétel nélkül magyarok. Ruhájukon a császár színeit viselik és címerét hordják s esküvel fogadják, hogy gyorsan járnak. Az 1600-as évek elejéről fennmaradt magyaryelvű érdekes esküformájuk így szól: »Én N. Eskwzeöm Attianak, Fiúnak es zenth lelek Istennek tellies zenth Haromsághnak, es egy bizon örök Istennek minden Zenteknek, hogy en az Postasagnak tisztiben, mellet énnekem király Urunk eő Feöl-

séghe Magyar Camorata Kegyelmesen adott heű és szorgalmatos leszek, az eő Feölsighe Camora leveleivel, híven és gyorsan iarok, es a hova parancholiak, oda megyek. Az Camora titkait, kik értésemre leznek, senkinek ki nem jelentem es mindenekben az en tiztem zerinth, iamborul es híven viselem magamot. Erre Isten engem úgy segichen, télies z. Haromsagh egy bizon Isten.«

Nyargalnak is a postalegények, ahogy csak bírnak, illetve ahogy az akkori útviszonyok engedik. Naponta nyáron legalább 7, télen pedig 6 mérföldet (45—50 kilométert) kötelesek lóháton megfutni, de ha sürgős levéllel járnak, egy német mérföldet (7.5 kilométert) meg kell tenniök egy óra alatt. Ha valaki saját futárját utaztatja a postalovakon, akkor a váltott lovakért állomásonként egy tallért (90 krajcárt) kell fizetnie, a futárt lóháton követő szolgának pedig — aki a következő állomásról a lovat visszaviszi — postánként 6—6 krajcár jár. A posta lován utazók ugyanennyit fizetnek. A postamesterek ugyanis mellékfoglalkozásképpen kezdettől fogva szívesen foglalkoznak *utasszállítással*. A postával történő utazás eleinte általában lóháton folyik. *A postavonalakon váltott lovakkal halad végig az utas, akit postalegény kísér.* Egy ilyen utazás Pozsonytól Bécsig 3 forintba kerül, ami — tekintve, hogy azidőben, a 16. század derekán 12—13 forintért egy negyedfü lovat lehet venni — meglehetősen drága mulatság. Később a postamester az utazó saját kocsija elé is ad lovat s az ilyen postai előfogatok igénybevételével újra lehet már éjjel-nappal szünet nélkül s gyorsan haladni, persze csak addig, amíg le nem züllenek a posták: vagyis, az 1600-as évek elejéig.

Ezidőtájt a postamesterek nem kapják meg rendszeren a fizetésüket, hát eladják lovaikat s szélnek eresztik legényeiket, úgyhogy az addig meglehetősen pontosan közlekedő posták teljesen leromlanak. Míg azelőtt Kassáról Bécsbe három nap alatt eljut a posta, addig 1600 körül már nyolc napra van szüksége ugyanezen út megtételéhez. Néhány évvel később Bocskay hajdúi azután tökéletesen elpusztítják a »német postát« s csak a Bethlen-féle felkelés után, 1622-ben, Bornemissza Péter magyarországi főpostamestersége idején áll újra helyre a rend s indul meg ismét a rendszeres forgalom a *Pozsony—Kassa—Szatmár* közötti postavonalon, amelynek Kassa utáni állomásai

ezidőben Szinna, Vilmány, Tálya, Bodrogkeresztúr, Tokaj, Kalló, Nyírbátor, Majtény és Szatmár. Ezen az útvonalon — és természetesen a pozsony—kassai szakaszon is — újra megindul a személyforgalom lovon is, kocsin is. Már tudniillik, ha az utazó magával viszi a kocsiját s a postától csak váltott lovakat igényel. Bár akad élelmes postamester, aki ha kell, akár kocsiról is gondoskodik. II. Ferdinánd 1626. évi pátensében megszabja a posták utazás céljára történő igénybevételének feltételeit s megállapítja a postamesterek által szedhető díjakat is. Postarendtartásának első paragrafususa szerint a postamester alkalmatosságot csak annak adhat, aki a királyi udvartól vagy a postaállomás szerint illetékes főkapitánytól útlevelet tud felmutatni. Az ilyen utasnak azután, mielőtt a posta lovára felszáll, le kell fizetnie egy forintot, ha pedig kocsival jár, személyenként vagy lovanként — attól függően, hogy melyik a több — ugyancsak egy forintokat. Egy lovat csak könnyű kocsi elé fogathatnak az utazók, túlnehéz kocsik továbbvitelét pedig egyáltalán nem vállalja a posta. Ha több utas érkezik egyszerre, várniuk kell, amíg sor kerül rájuk s aki mondjuk kocsival érkezik, nem követelheti a postamestertől, hogy kocsiját feltétlenül tovább vigye, esetleg meg kell elégednie egy hátszlóval. Aki a 17. században vállalja az utazást, annak ilyesfajta »átszállásokkal« számolnia kell s még csak nem is igen gorombáskodhat vagy erőszakoskodhat a postamesterrel, mert minden önkényeskedést szigorúan tilt a király pátense. Az utas aztán csak mértéktartással kocoghat tovább, mert a postaló meghajszolása szintén erősen tiltott cselekmény s ha sebes hajtás miatt kidőlné a paripa, az utazó köteles megfizetni az árát a postának. Poggyászt csak 50 fontig szállíthat a postamester s ha valaki ennél nagyobb bagázsival jár, legfeljebb a postakocsis leborraivalozásával vitetheti tovább, ami ugyancsak tilos. A rendes postavonalról sem szabad letérni senki kívánságára. Állomásról-állomásra mehet csak az utas, de persze a környéken lakó urasággal kivételt tehet a postamester, az ő kocsiját a postaúton kívül eső birtokára is elviheti, ha miatta a »szolgálat érdeke« nem szenved kárt.

A postán való utazás azonban nagyon drága s emiatt nem is válik általánossá. Ha csak egy lóval utazik is az ember,

Pozsony és Kassa között 23 állomáson kell egy-egy forintot leadnia s Kassától Szatmárig tizenegy alkalommal kell váltott lovat bérelnie. Mivel azonban mégis csak ez a leggyorsabb módja a helyváltoztatásnak, aki sürgős dologban jár, megfizeti a borsos postaköltséget. Pozsonytól Szendrőre 1671-ben tíz nap alatt vergődik el saját kocsiján Borsod megye országgyűlési követe. A postán utazó udvari futárok viszont ugyanennyi idő alatt a Kárpátok alatt vezető, nagyot kerülő Pozsony—Kassa—Szatmár közti útvonalon könnyen leérnek Bécsből Erdélybe. Jó hát a posta — ha drága is — annak, akinek sürgős az útja, csak az a hiba, hogy az állandóan ismétlődő zavarok és nehézségek legtöbbször bizonytalanná teszik ennek az egyébként kitűnő intézménynek a működését.

Bornemissza főpostamestersége alatt pontos és gyors a közlekedés, egy posta Eperjesről Pozsonyba három nap alatt elér. Lászlóffy Pál, III. Ferdinándnak Rákóczi Györgyhöz küldött követe, 1642-ben még mai szemmel nézve is gyorsan teszi meg a Bécs—Marosvásárhely közti utat, pedig csak Tokajig használ postát, onnan a hajduvárosok ekhós kocsiján és lovaival halad, egynéhány huszár kíséretében. Lászlóffy, aki maga írja le útját, 1642 augusztus 10-én délután négy óra körül indul el Bécsből és éjjel 11 órakor már Oroszváron van. Másnap, 11-én átmegy Pozsonyba a réven, a magyar kamarától felveszi az útiköltséget s délután négy óra tájban elindul postán nagy útjára. Éjjel tíz óra tájban Szemptére ér, itt meghál s 12-én délelőtt tíz óra után tovább indulva, aznap Veszteniczig öt postát halad. Augusztus 13-án Veszteniczről Rózsahegyig ugyancsak öt postaállapodást tesz. 14-én Lőcsére ér, 15-én pedig — miután látogatást tett a szepesi káptalannál — behajtat Kassára. Felső-Magyarország fővárosából 16-án délután négy óra tájban indul tovább s aznap Tályáig halad. 17-én eléri Tokajt, a várbeli katonaságból 12 lovast vesz maga mellé kíséretül s így halad Nánás hajduvárosig. 18-án a Hajdúság kocsiján Debrecen mezővárosba érkezik, ahonnan még aznap a város kocsiján és debreceni hajdúk kíséretében a már erdélyi birodalombeli Pocsaj hajduvárosba jut. Innen 19-én kora reggel kiindul és délelőtt kilenc óra tájban már Váradon van. Ebéd után újra kocsira ül s aznap örvéndig halad. Augusztus

20-án Örvéndről Bánffyhunyadi terem, 21-én délre aztán beér Kolozsvárra. Ebéd után a város által kirendelt kocsin tovább indul Marosvásárhely felé, aznap Kalyánig halad, 22-én pedig behajtat Marosvásárhelyre.

A hosszú, nagy kerülővel járó felsőmagyarországi úton tizenegy nap alatt eljut Lászlóffy Bécsből Marosvásárhelyre s gyors járására mi sem jellemzőbb, mint hogy a 160 kilométer körüli várad—kolozsvári útszakaszt két délelőtt s egy nap megfutja, jó 80 kilométer napi átlaggal. Visszafelé hasonló sebességgel haladva, Váradról nyolc nap alatt Bécsben van. Szeptember 3-án délután két órakor indul el Váradról, Pocsajban hál, 4-én délben Debrecenben van, estig pedig Hajdúnánást éri el. 5-én Tokajnál átkel a Tiszán s Abaújszántóig jut. 6-án megérkezik Kassára. 7-én délben indul tovább, aznap a szepesi Korothy faluig halad, 8-án Hibéig, 9-én Rudnáig, 10-én pedig Bajmócig. Innen este kilenc óra tájban indul tovább s azon éjjel meg a következő napon, Oroszvárig 19 mérföldet tesz meg. Itt saját udvarházában megszáll s 12-én visszaérkezik Bécsbe. A posta azonban nem hosszú ideig működik ilyen jól. 1650-ben, a Bornemissza-korszak után, újra felborul a rend: a király levele már kerek egy hónapig utazik Bécstől Kassáig s a Kassa—Szatmár közti út megfutasához is tíz nap kell.

Buda felszabadítása után nagy kinnal felállítanak ugyan még két új vonalat Győr és Buda, valamint Buda—Fehérvár—Eszék között, a rendetlen és fegyelmetlen, ezernyi más foglalkozást űző postamesterek elcsigázott lovai azonban még akkor is kegyetlenül lassan járnának, ha egyébként nem tartóztatnák fel őket lépten-nyomon az országot ellepő erőszakoskodó német zsoldosok. Így megy ez aztán már egészen a század végéig, de még az 1700-as évek első tizedében is . . .

3-

Erdélynek nincs postája, aki útrakel, saját alkalmatosságán utazik. Csak a fejedelmek dolgában járók vehetik igénybe az útbaeső községek lovait és kocsijait. A hivatalos ügyben utazó uraságok továbbszállítása közteher; az utas az egyik

falu fogatával elmegy a másik faluig, ott befordul a bíró udvarába s pihent lovakat kér kocsija elé. Tovább utazásakor az előző község lovait a bírónál hagyja, az gondoskodik majd visszajuttatásukról.

Az utazásnak ez a módja meglehetősen lassú és megbízhatatlan. A »postálkodásra« kényszerített községek a legkülönbözőbb fortélyokkal igyekeznek kivonni magukat terhes kötelezettségük alól: vagy szándékosan nem tartanak lovat, csak ökröt, esetleg szamarat, vagy ha akad is ló a faluban, csak kényszeredetten, pontatlanul, sok huzavona után állítják ki a fogatot s félnapokba kerül egy lóváltás. Nem is lehet csodálkozni azon, hogy ilyen közlekedési viszonyok mellett II. Rákóczi György küldönce 1651-ben Gyulafehérvárról tíz nap alatt jut el Besztercére a fejedelem levelével.

A fejedelem dolgában járók csak akkor követelhetnek fogatot az útjukbaeső községektől, ha fel tudják mutatni a fejedelemtől kapott menedéklevelet, az úgynevezett »salvus conductus«-t, amelynek tartalmaznia kell, hogy hány ló jár az utasnak s megilleti-e a szekér is. A saját ügyükben utazók nem kényszeríthetik a falvakat ilyen »postálkodásra«, de mivel ez meglehetősen olcsó módja az utazásnak, lépten-nyomon megszegik a tilalmat s magánosok is kierőszakolják a fogatot a községektől. Jó pénzért a fejedelem tisztviselői azt is megteszik, hogy a salvus conductust kereskedőknek vagy más, saját dolgukban utazóknak adják oda, amikor aztán ezek a magánosok váltott lovakon ingyen végigutazhatják az országot. A föld népe sokat szenved az útonjáróktól, akik a lovakat, szekereket nem juttatják vissza tulajdonosaikhoz s a fejedelemnek szinte évenként törvényt kell hozni a visszaélések ellen, ismételten megtiltva a magánosoknak a községek postálkodásra kényszerítését. Rákóczi György postatörvénye 400 forint büntetés terhe mellett tiltja el a nem hivatalos dolgokban járókat attól, hogy bárkit postálkodásra erőltessenek s arra utasítja az ilyeneket: pénzen fogadjanak marhát a magok szekerei elé.

A hivatalból utazókon kívül a fejedelem futárszolgálatot teljesítő postalegényei is az útmenti községek lovait használják. A szultáni udvarral állandó összeköttetést tartanak fenn ezek

a postalegények, akik részére a szász falvak és városok kötelesek postalovakról gondoskodni. A belföldi szolgálatot teljesítő postalegények az útjukba eső községektől követelhetnek lovat, útközben is elvehetik azonban a nemesek, papok és tisztviselők kivételével bárkinek a paripáját, de legfeljebb három mérföldig vihetik s a legközelebbi lóváltó-állomáson a bíró udvarában leadni kötelesek. A fejedelem postása — ha küldetésben jár — éjjel-nappal utazik, csak ebéd- és vacsoraidőben pihenhet másfél órát, éjjel meg legfeljebb két órát, egyébként nyár-
vast kell haladnia, hogy egy mérföldet jó száraz időben másfél, esők évadján pedig két és félóra alatt megtegyen.

Bethlen Gábor, hogy a szegény nép postálkodási terhén könnyítsen, a tehetősebb falvakat meg a városokat állandó postalovak tartására szorítja rá s így aztán rendszeres lóváltó- és lóváltó-helyek alakulnak ki az ország főbb országútjai mentén. A legforgalmasabb *várad—brassói* vonal állomásai például a következők: Várad, Rév, Feketető, Bánffy-Hunyad, Kolozsvár, Torda, Enyed, Gyulafehérvár, Szerdahely, Szeben, Fogaras és Brassó. A postaló-tartó állomások felállítása után a fejedelem levélvivő futárjai nem választhatják már meg önkényesen lóváltó helyeiket, hanem állomástól állomásig kell közlekedniök: Váradtól Révig, Révtől Feketetőig, Feketetőtől Bánffy-Hunyadig, innen Kolozsvárig és így tovább s a községek is csak egy-egy ilyen útszakaszra kötelesek rendelkezésre bocsátani lovaikat vagy fogataikat.

A postálkodás azonban ilyen rendezettebb formájában is meglehetősen súlyos teherként nehezedik az erdélyi népre, lényeges megkönnyebbülést okoz hát, amikor 1691-ben — Erdély Habsburg-kézre jutásakor — megszűnik ez az ősi futárintézményre emlékeztető postálkodási kényszer s az ország más részeiben már másfél százada használatos állami posta-intézmény felállítása megkezdődik. Az első három postavonal 1696-ban létesül Erdélyben, mégpedig Szebentől Brassóig, Szebentől Kolozsvárig és Szebentől Déváig — s ettől fogva Transilvániában is ugyanúgy lehet utazni postalovon vagy postalovak által vont saját kocsin, mint az anyaországban. Ez az utazási mód állandósul egészen az 1700-as évek közepéig, amikor — újabb forradalmi újításként — megjelenik az ország-

utakon a társaskocsi, a diligence, hogy menetrendszerű járataival immár nagyobb utasforgalom lebonyolítására is alkalmas legyen.

Közben néhány esztendeig (1705 és 1711 között) II. Rákóczi Ferenc állít fel postákat az általa elfoglalt területekhez: jövő-menő követei, tisztviselői, vendégei és futárjai számára, melyet azonban kezdettől fogva magánemberek is igénybevehetnek utazásaikkor. Rákóczi postájának három fővonala van. Az első *Nagyszombatból* Szered, Mocsonok, Nagykér, Verebély, Léva, Magyarád, Ipolyság, Vadkert, Ácsa, Hatvan, Gyöngyös, Verpelét, Eger, Mezőkövesd, Ernőd, ónod, Tiszaluc, Nánás, Hatház, Kalló, Bátor és Nagykároly érintésével halad *Szatmárig*. Ennek a vonalnak több mellékága van, így a *Bátor*, *Mátészalka*, *Vásárosnamény*, *Tarpa*, *Beregszász*, *Munkács-i*; az *Eger*, *Apátfalva*, *Putnok*, *Pelsőc*, *Rozsnyó*, *Lőcse-i*; a *Mocsonok*, *Tardoskddd*, *Érsekújvár*, *Bátorkeszi-i* és a *Léva*- *Selmeczólyom*, *Besztercebánya-i*, amely beletorkollik a *második fővonalba*, amely *Besztercebányáról* Rózsahegy, Olaszi, Okolicsna, Liptószentmiklós, Lucsivna, Lőcse, Bertót, Eperjes, Kassa, Szikszó, Megyaszó, Szerencs, Tályá és Tokaj érintésével halad ugyancsak *Szatmár* felé. Ennek a vonalnak egyik mellékága *Szikszótól* Edelényen, Sajókazán és Putnokon keresztül *Rimaszombatba* tart. A *harmadik fővonal Magyaróvartól* Győr, Komárom, Buda és Hatvan érintésével *Ároktőnek* tart, a csegei réven átmegegy a Tiszán s keresztülszelve a Hortobágyot *Debrecenbe* jut, ahonnan egyfelől Margitán, Szilágysomlyón, Zilahon és Magyar-Zsomboron át *Kolozsvárra*, másfelől pedig *Váradra* érkezik be. A posták azonban nem mindig tudják betartani ezeket az útvonalakat, a hadihelyzet alakulása gyakran nagy kerülők megtételére kényszeríti őket, sőt nem ritkán teljesen lehetlenné teszi közlekedésüket. Pedig utasuk mindig volna, a fejedelem követei és futárjai, valamint a fővezér s a generálisok küldöncei állandóan úton vannak, de nem ritka a magánutasok szállítása sem.

Akik »a maguk privatumában« akarnak postán járni, azoknak először útlevelet kell szerezniök a fejedelemtől vagy a kommandérozó generálisoktól, esetleg a várbeli tisztektől. Ilyen engedély nélkül senki sem kaphat lovat vagy fogatot a

postamestertől, akinek egy simpla postára 8, másfél postára pedig io lovat kell tartania. Az utazás egyik postaállomásról a másikra történik. Az útlevelet felmutató magánutas felszállás előtt, a kiindulási állomáson beírási díjként lefizet 60 pénzt, majd postánként minden ló után 90 dénárt. Ezenkívül még a borraavalószerű korbácpénz is terheli az utiszámláját. Ebben az időben húsz dénár egy lúd ára, csak a tehetősebb emberek engedhetik hát meg maguknak a postán való utazást, a fejedelem és a generálisok ügyében járókdn kívül, akiket ingyen szállítanak a kincstár terhére. Minden posta csak egy állomással viszi tovább az utast s lóváltás nélkül legfeljebb akkor lehet átutazni egy postaállomáson, ha a postamester írásban igazolja, hogy nincsenek otthon a lovai. Ha valamilyik postamester jó pénzért mégis továbbviszi utasát s kihagy egy postát, az utazó a legközelebbi állomáson a viteldij kétszeresét köteles megfizetni, a megrövidített állomás kártalanítására. Egy utas legfeljebb 50 font súlyú poggyászt vihet magával s a postalovakkal nem mehet nyargalva, csak tempós ügetésben. A rossz utakon — melyekről a posta igen gyakran letérni kénytelen, hogy mellette, a mezőn keresse a járhatóbb csapást — bizony meglehetősen csigalassúságot jelent ez a tempós ügetés. Kosovics Márton, a magyarországi posták direktora, 1708-ban kiadott postajárati táblázatában felsorolja a postavonalakat az alábbi megjegyzéssel: »Ezen posták folytatása — minthogy egyenlőképpen mindenütt nem lehet, hol a rossz utak miatt, hol a vizeken való átköltözések végett, hol egyiknek a másikhoz hosszabb voltához képest — pozitíve órákra nem szabattathatnak. Mindazonáltal amennyire lehet azokat, a szerint, amint sokszor postán járt alkalmatossággal tapasztalhattam, limitálok. Hogy tudniillik az közönséges, egyes vagy simpla postákon, még nyergel vagy kocsibafog, ezen idő halasztásának beszámításával, midőn jó idők szolgálnak, jó és egyenes úton egyikéről a másikára két óra alatt alkalmasint elpenetrálhatnak. Úgy az másfél alkalmatossággal lévő posták is három óra eltelése alatt. Az rossz utakra nézve pedig, úgy is a vizén való átköltözések, hegyek, völgyek, alkalmatlan kősziklás utakra nézve sokszor a simpla postán négy óráig sem penetrálhatnak, noha ugyan a simpla postára számlálhatni három órára.« A legked-

vezőbb körülmények között is két órába kerül hát három mér-földnyi (nem egészen 23 kilométernyi) út — a szimpla posták közötti átlagos távolság — lefutása, rossz viszonyok mellett pedig négy óra is kell az egyik szimpla postáról a másikig való elkecmérgéshez. A háborús idők amúgy se nagyon teszik biztonságossá és pontosná a posták járását. A postamesterekhez rendetlenül jut el a fizetésük, a lótartás a háborúval járó takarmányhiány miatt nagy nehézségekbe ütközik, a katonák erőszakkal hurcolják el a lovakat és fogatokat, úgyhogy Rákóczi postája — mely a szatmári békekötés után önmagától megszűnik — még csak annyira sem megbízható közlekedési intézmény, mint a Habsburg-posta a királyi területeken.

4.

A magyar ember, ha útnak indul, nem is igen veszi igénybe a posta szolgálatait, noha a 16. század közepétől kezdődően — kisebb-nagyobb megszakításokkal — rendelkezésére állana ez az állami közlekedési intézmény. A »német posta« azonban egyfelől túlságosan népszerűtlen Magyarországon, másrészt meg igen drága s emellett a vele való utazás hatósági engedélyhez van kötve. Ez az utolsó megszorítás egymagában elegendő ahhoz, hogy a 16. és 17. század magyar urai tudomást se nagyon vegyenek létezéséről. Különben is már az 1500-as évek elejétől fogva több *magánfüvarozó vállalat* is működik az országban, a későbbi gyorsparasztok elődei, akik egészen postaszzerű személyszállító forgalmat bonyolítanak le. Az állami posta vezetői több ízben panaszkodnak a királynál az effajta konkurrens paraszti szekerek ellen s 1698-ban a generális postamester már egyenesen egy szigorú rendelet kiadását kéri a királytól a magánkocsi-vállalatok utasszállításának megakadályozása érdekében. Gyorsjárású kocsikkal, váltott lovakkal közlekednek ezek a magánvállalatok s némelyike még a postakürtöt is használja. Alaposan is ronthatják az állami posta üzletét, mert nemes uraink, ha nem saját kocsijukon utaznak, inkább ezeknek a szekereknek a szolgálatait veszik igénybe, mint a német postamesterek méregdrága fogatait. A tehetősebbek egymaguk

fogadnak fel szekeret egy-egy bizonyos útra, a kevesebb pénzü emberek pedig társulnak a velük egyirányba utazókkal s közösen vállalják a fuvar költséget. Az effajta utazás leginkább a könnyű és gyors, úgynevezett *fakószekéren* bonyolódik le. Ez a szekérfajta kétségtelenül azonos a Mátyás korában megjelent kocsival, amelyen vasazás nincs és a kocsison kívül csak három utast bír el. Nagyobb befogadóképességű személyszállító kocsik sem ritkák azonban. A pozsonyi polgároknak például — mint az az 1439—1441. évi számadáskönyvek elárulják — olyan hatalmas személyszállító szekereik vannak, amelyekben 10—13 ember utazik egyszerre Bécsbe, Fehérvárra, Győrbe vagy Sopronba. A felföldi bányavárosokban fekete bőrvánkossal ellátott kocsik használatos, meg az úgynevezett ernyős szekér, a mai ekhós kocsik öse, amelynek négy oszlopon nyugvó fedele vagy gyékény, vagy ponyva, vagy pedig bőr, ez utóbbi esetben bőrszekér a neve.

Az előkelők és jómódúak természetesen legszívesebben saját kocsijukon, fogatukon utaznak. Díszesnél díszesebb, rangosnál rangosabb kocsik, hintók születnek s a 16. és 17. században már annyi fajta személyszállító jármű van forgalomban, hogy szinte lehetetlen eligazodni közöttük. Annál kevésbé, mert ebben az időben nem igen tesznek különbséget hintó, kocsik vagy szekér elnevezés között s a hintót egyképpen mondják kocsinak, szekérnek, meg hintószekérnek. Az mindenesetre bizonyos, hogy a hintószekér megjelölés alatt ebben az időben már nem a középkor díszes, de esetlen és nehéz személyszállító szekerét kell érteni. Ez a közlekedési eszköz eltűnik a kocsik megjelenésével s a 16. és 17. század díszhintója, hintószekere ha nem is rugózott, de többnyire szíjon függ a tengelyekről felnyúló bakfákon s az effajta »lógós kocsik« már sokkal kevésbé rázós, mint amelyek közvetlenül a tengelyen helyezkedik el. Perényi György 1591-ben így rendel meg egy bőrszekeret: »Kegyelmed csináltasson nékem egy bőrszekeret, olyat, hogy az közepiben, az kiket ablakinak hívnak, két-két ember ülhesen egymás mellett. Az béllése belül sárga bőr legyen és jóállású szekér legyen«. Apor Péter *Metamorphosisában* a legaprólékosabb gonddal mondja el, hogy micsoda szekereken jártak az erdélyiek az 1687 előtti időkben:

— Mikor pedig útra indultának feleségestől, az böcsületes nemességnek állapotjához képest kis bőrös kocsija volt; mikor közel ment, két lovon járt, mikor távulabb ment, négy lovat fogatott be. Az kocsi vagy csak bakon lógós volt, vagy csak az tengelyre csinált volt; akkor az hintó igen ritka volt, hanem az közönséges fő embereknek nagy bőrös kocsijok volt, az hátulla mindenkor lógós, némelyiknek az elei is szintén olyan volt, mint az hintónak az dereka, csak fedele nem volt, egyéb minden alkalmatossága az egy fedelin kívül; az mint az hol ide alább az fedeles hintót leirom, tudd meg, hogy épen olyan volt az bőrös kocsi is.

— Az hintók mind bőrös magyar hintók voltak, hire helye sem volt az német hintónak. Wesselényi Pál uram ajándékozott volt Apafi Mihály öreg fejedelemnek egy német hintót, jut eszemben, hogy Szebenben gyermekekül úgy jártunk nézni mintha csudalátni mentünk volna, elmenvén az hire, hogy az fejedelemnek német hintaja vagyon. Az magyar hintó is kétféle vala, egyik kétfelé eresztős, az drágább is volt, az második orsós. (A kétfelé eresztős szétnyitható fedelű, az orsós viszont díszes, faragott oszlopokon álló rögzített fedelű zárt kocsi). Az mely uraknak kétféle hintaja volt (de az ritka volt), az kétfeléeresztősön járt az úr, az orsóson az asszony. Ezek is sokfélék voltak, mert némelyiknek az fedő bőrök jobbak voltak. úgy hasonlóképen az belső borítékja is különböző volt; mert némelyeknek az belső borítékja volt virágokra cifrázott szatytyán bőrből, némelyeknek gordoványból, némelyeknek karmazsinból, némelyeknek jóféle posztóból; az fejedelemnek bársonyból (az fejedelem hintájának az orsói is aranyosak voltak); kül meg volt verve nagyobb részint apró szegekkel, mint az német hintón is vagyon, közben közben réz szeggel, belől is az hol illett. Az mint az fedelit az orsóshoz csinálták, vagy az kétfeléeresztősnek az karfáihoz, ott fen körös-környül lefüggő selyem rojt volt, azt réz szeggel verték le; az orsós hintónak penig benn a közepin egy korona forma lefüggő selyem rojt volt, az közepit czifrán veres és fejr szeggel megverték. Az kétfelé-eresztős hintónak az fájának az dereka felül vasban volt foglalva, az kin az hintó fedelit elé s hátra bocsátották s kivált tavasszal, mikor szép híves idő volt, kétfelé eresztették,

úgy ültek benne mintha fedele sem lett volna; azokat az fákat is olyan borítékkal borították, mint az hintó belső részit, szegekkel meg volt verve, és ugyan olyan rojtos selyemmel prémezett mint az többi része.

—Az mint az hátulsó ülés volt, az hintó derekán kívül láda volt, úgy az első résziben is, de azt sem kívül, sem belől meg nem ismerted volna, csak azt tudtad volna, hogy csak az egy hintónak ülésinek első hátulsó dereka; az ülés helyiben mit tettek, majd meglátod. Azon kívül az hol felültenek az hintóban, ott tágas hely volt, azt ablaknak hittak, egy ember nagy tágason elülhetett benne, annak befedő, kül fekete bőrből való borítékja, azon belől volt olyan matériából töltött fedél mint az hintó belső része, az meg volt tűzve, annak az végin körös-környül rojt volt; az az ablak takarója könyöklőfán függött, de az is mint az hintó olyan bőrrrel bé volt csinálva, apró réz s fejér szegekkel megverve, selyem rojtos prémmel megprémezve; azon fán volt két lyuk, az lyukon felül vagy két rézgomb vagy két aczélgomb, az melyeket az ablak fája lyuka felé szegeztek, hogy az lyuk ne lássék. Az hintó derekában, az hol az hintóban felültek, kétfelől volt két csap, az kiben, az mint iram, az ablak borítójának gombos két lyukát belé tették, s az tartotta, de az ablak borítója csak egy felől nyilt ki, mert az más felé hosszú vassal az hintó derekához volt kapcsolva. Az felülő helyen két szélyes bőrrön függő erős fa volt, de alól is bőr volt rajta, az is az hol az bőrt az fához szorították, szeggel meg volt verve. Ugyan az hintó derekában az ablak-tartó vas- vagy aczélcshoz közel volt mintegy arasznyi hosszú és mintegy másfél tenyérnyi széles kerekforma erősen bécsinált fa, az melyt is az hintóval hasonló borítékkal beborítottak, selyem rojtos prémmel megprémezvén és szeggel megvervén; ahhoz tartózkodtanak, mikor az hintóban fel akartának ülni.

—Az hintó az mely fákön függött, azok czifra fából és festve voltak, czifrázott vasakkal megvasazva mind elől mind hátul, azonban vaspléhekkal czifrán óozva, meg volt pléhezve, az bakja pedig elől hátul tágas volt. Az orsós hintón hat gomb volt, vagy rézből vagy vashoz az tetején, ketteje elől, ketteje hátul, ketteje az közepin; azok pedig czifrák

voltanak; az kétfelé eresztősnek pedig az tetején semmi sem volt, hanem ránczos volt, az mint az kávák voltának benne. Az hintónak az alsó részén, az hol az ember lába állott, táltartó és hordozó hely volt az hintó fenekén; az hintónak pedig az fedeliről mindenfelől bőr függött; tiszta időben feltúrték, esős időben leeresztették; azonkívül elől hátul kétfelől szélyes csatlója volt az hintónak. Láttam igen gyermekkoromban üveges hintót is, de amaz apró üvegből, ónban foglalva ajtaja volt, mint az másféle apró kerek üvegben ónban foglalt ablak szokott lenni.

— Ezt a magyar hintót azért írom le, hogy mégis feledékenységbe ne menjen az magyar hintó micsodás volt, mert az olyan erős munka volt, hogy némelyeknek a gyermeke is megérte vele, nem úgy mint most, hogy az mint veszed az mostani hintót, annyit romlik, hogy gyakrabban többet költesz rája mint az mint vetted, s mégis öt-hat esztendeig alig éred meg vele.

Az utazó kocsik elé fogott lovak számát a rendi és rangi különbségek határozzák meg. A kisebb birtokosok, alacsonyabb tisztú megyei tisztviselők négylovas kocsival járnak, az alispánt meg a főispánt viszont már hat ló illeti meg s ugyancsak hatlovas hintón járnak a főrangú asszonyok is. Később elől három, hátul két lovat fognak a kocsi elé s ez a hőkösnek nevezett ötösfogat lesz a legáltalánosabb közlekedési eszköz az országban, melyet egyképen használnak a megyei urak, főpapok, birtokosok, de a módosabb kalmárok is. A kocsis nyeregből hajtja a lovakat, segítőársai a csatlósok vagy fullajtárok, akik gyalogszerrel járnak a hintó előtt, átsegítik a nehezebb útrészen, támogatják a kátyús szakaszokon, kiemelik a sárból s ha kerék vagy tengely törik, a kocsissal együtt buzgólkodnak megreperálásán. A kocsi előtt és mögött szolgák, hajdúk vagy huszárok lovagolnak, részint a rang, részint a védelem kedvéért. Egy-egy erdélyi nemesurat nem ritkán tíz-tizenöt ilyen sasztollas, forgós szolga kísér s útnakindulásukat, *»hogy miképen jártak az leírt kocsikon, hintákon az régi magyaroké,* imígyen meséli el Apor Péter:

— Legelsőben egy hintó eleiben akkor is rendszerént hat lovat fognak, mert némelykor nyolcz lovat is fognak; de

híre helye sem volt, hogy bakról hajtás az lovakat, hanem az kocsis, még az fejedelemnél is, megnyergelte az nyerges lovat s nyeregből hajtotta az négy lovat. Az kocsis rendszerént szakállos volt, az hámok szélyes bőrből, nagy csattosak voltak, nem olyanformán mint most; az hámok rendszerént kötél volt, az kit hámm-istrángnak hittak, úgy az tartója is az hámnak kötél volt; az fékek azok is szélyesek voltak, az szemein alól az lónak nagy szívforma bőr, az ki majd az orráig ért. Az ló-bokrétának híre helye sem vala, hanem az lovaknak az üstököket szijuval vagy szironnyal felkötötték; az két középső és első lovak közt egy egy vastag pálca volt, rövid lánczon, peczekkel, azt kötélpálczának hittak, az féken osztán karika volt, úgy peczkelték osztán fel a közpálczát az egy-két lóra. Az nagy uraknak pompára veres zöld szironnyal varrott bagaria hámjok volt, azon nagy fejér ónnal megónazott csattok; az kocsis és felejtár ostorának mind az nyélinek az végin, mind az ostornak harmadányira az nyéltől fogva rojt volt; köntöstik az kitől mint kitült olyant viseltének, hanem az süvegek préme rendszerént róka fark volt. Kivált az közepessé az fő embereknek mikor útra mentenek télben, az lovak pokróczát, kenderből vagy szíjból álló lekötő szijuval az ló hátára kötötték, s úgy fogták be az lovakat s úgy mentenek. Már azért mikor útra akart menni valaki, lássuk mint készült útra.

Azok a főrendek, akik társzekereket nem visznek magukkal újtjukra, mielőtt megindulnak, a hintót — Apor elbeszélése szerint — így rakják meg:

— Az tálatat tették az hintó fenekin az táltartó helyre, az párnazsákból (amiben az ágyneműfélék vannak) hátul ülést csináltak, azt, az mint oda fel leírák hogy nagy karikák voltak az hátulján is az hintónak, az ülésben letéven az párnazsákot, az ülésnek az eleit kötéllal békötözék, hogy az párnazsák elé ne csússzon, az párnazsákra szőnyeget terítettek, az kinek egy része kül állott az hintónak hátulján; az hátuk megé az maga szép portai tarka czifra vánkosát tették, az mely erősen meg volt töltve; az párnazsák mellé hátul még valami apróságokat raktanak; elől ha leánya volt az főembernek az ült, s annak a párnazsákját tették, arra is szőnyeget, az kinek egy része aa hintó elein kifüggött, úgy szintén portai vánkost is

tették, azt is elől a karikához kötéllel úgy megkelvén mint hátul. Az magyar hintónak az hátulsó bakjára nagy öreg, fekete bőrral borított, ónos szegekkel czifrán megvert ládát tették, abban, kivált ha pompás vendégségre vagy lakodalomba mentenek, úr, asszony köntőseit, szoknyáját s egyéb portékáit mind bérakták, mégis az bőrládán felyül sok egyetmás elérhetett. Elöl volt az a fejérruhás láda az bakon de az két bakot gyakorta úgy megrakták, hogy az hintóból sem hátra sem elől az kocsist nem látták. Az hátulsó ülésben az úr s az asszony ültének; ha olyan három-négy esztendős gyermekek volt, azt közbenvették, ha pedig nagyobb volt, kivált leány, az az öreg asszonnyal az első ülésben ült- némelykor hárman is ültek elől. Az frajok az ablakban ültének, néha négy személy is szorult az két ablakban. Az csatlón hátul az úr felől állott az csatlós, más felől, az asszony felől az inas, annak az nyakában volt az úr mosdó aranyas csészéje, az orczatörülövel, fésüvel együtt bőrtokban lóding-módra; azok az orsós hintónak fél kézzel az orsóját tartották, az kétfelé eresztősnek az karfáját, az melylyékkal nem az hintó felé, hanem az lovok felé állottak arczczal; az hol dőlő volt, leszállottak s az hintót tartották. Ha az egynél több inas volt, kettő vagy három, azok az bakon ker est ének magoknak helyt. Az hintó derekában, az ló felől való ládában hordozták az pohárszék egyetmást, úgy mint abroszt, asztalkeszkenyőt, sótartót s affélét; az hátulsó hasonló ládában volt az asszonynak olyan aprólékos portékája s egyetmása az melyre ottan szüksége volt, hogy mindenkor az ládában ne nyúljon. Az ablakban lévő egyik ládácska volt az csatlósé, abban az hintóhoz való pántokat, sing szegeket s affélét hordozott; az másik volt az kocsisoké, abban hordozták az patkolózacskót, lóvakarót s törülő szűrt s affélét. Az másik ablakban az az két ládában volt az öreg asszony és az frajok egyetmása . . . Reggel osztán mikor megindultának, mindenkor felestökömöztek az hintóban, az frajoknak is adtak az egyszer való felestökömből; az reggeliből ha valami megmaradt, azt a kocsisnak és felejtárnak küldöttek. Az lovas szolgák az hintó előtt jártak, az lovász hátul az vezetékparipát vezette. — Az mely fő ember pedig hintóval és egy társzekérrel járt vagy kocsiival, már annak az hintájában táltartó ritka volt,

hanem az mely egyetmást és tálat az egyes hintón járó az leirt helyekben rakatott, azokat itt az társzekerre vagy konyhakocsira rakták; az bakot sem rakták itt olyan bővön meg, hanem az bakon csak az leirt ládák voltak, ben pedig az hintóban az ülésben az párnazsákok; az frajok mégis ha az első ülésben el nem fértenek, mindenkor az ablakokban ültének. Kétfelé eresztős hintaja az köz és alábbvaló fő rend embernek ritka volt, mert azt tartották, hogy az olyan hintó csak az urakat és nagy fő rend embereket illeti; sőt ha az apróbb rend fő embereknek csak kétfelé eresztős hintaja lett volna, megnevezték volna véle, mint az kit nem illette. Az mély úrnak, fő rendnek két hintaja volt, az kétfelé eresztős az úré volt, az orsós az asszonyé; mikor együtt mentenek valahová, az kétfelé-eresztősben az úr ment s az asszony s az gyermekei, az orsósban az öreg asszony az frajokkal. Ezen hintóknak, az mint mind az hintó fedele drágább bőrből, mind az bélése az hintóknak drágább volt mint az közönséges hintóknak, úgy az szőnyegek is drágábbak voltak, az portai vánkosok is ezüst, arany és drága selyemmel kötött volt. Noha az ilyen-nel legalább csak járt egy konyhakocsi és egy társzeker mégis az hintóülésben az párnazsákok voltak, s az bakon az ládák; az bakokat pedig kiki tisztességes medvebőrrel takartatta bé. — Mikor pedig valamely úr lakodalomban vagy keresztelőben ment, vagy főtisztnek instelláltak, vagy akármí pompára ment, akkor az szekeres lovakra az fent leirt szironyos háموkat rakták, drága szőnyegetek és drága portai vánkosokat az hintóban, az hintó előtt pedig hol hat, hol nyolcz, ezüst aranyas szerszámban s némelykor köves, gyöngyös szerszámban öltözött úri lovakat vezettének török boncsosokon; ott kengyel s minden ezüst volt. Az lovak, az mint oda fel iram, tollasok voltak s bokrétások, az lovakon kin oroslánbőr, kin tigrisbőr, kin párduczbor, kin vizilóbőr, azon kívül kin drága marhahajtó, kin drága portai czafrangok, sőt némelyik czaf rangok jóféle gyöngyösök is voltak. Ezek előtt az vezetékek előtt az fő lovászmester járt tollas forgósán, az lovakot étekfogók vezették, rendszerént azok is forgósok voltak, az lovakon hátul járt az vice-lovászmester, az is forgóson, az után az hintó előtt épen két étekfogó, forgóson tollason; rendszerént az vezetékek előtt

mentenek az étekgógók rendre kettő-kettő, de azoknak is nagyobb része forgós tollas volt, azok előtt az főember szolgálak, mind inkább forgóson, azok előtt az török síposok, trombitások, úgy trombitáltak az mint oda fel leírák; ezek előtt ment az fő-asztalnok, mindenkor nagy sastollason, előtte meg két étekgógó; az fő-asztalnoknak az kéziben rendszerint vasbuzogány.

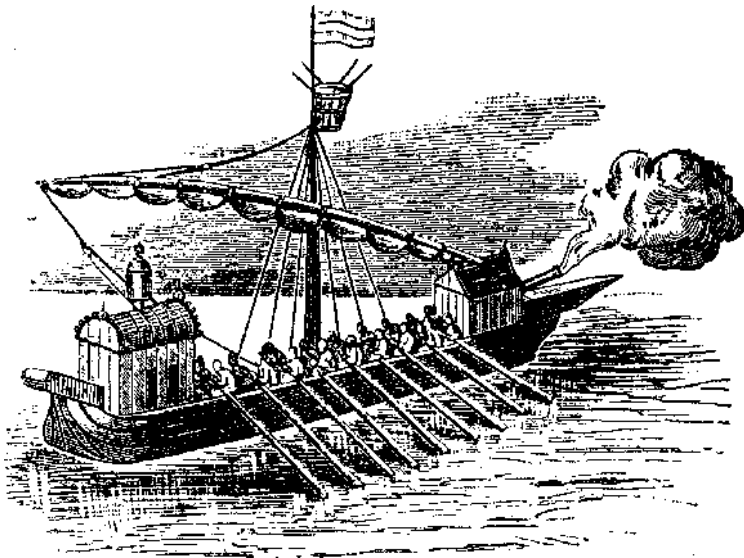
Ilyen rangosan utazik az erdélyi nemesúr, de a magyarországbéli sem adja alább. Hat-, nyolclovos, díszes fogatokon, fullajtárok seregétől kísérve járák az országutakat s csak lószerszámaik egész kis vagyont érnek. Leginkább Debrecen híres-neves szíjgyártói csinálják ezeket a remekbekészült kocsiló- és paripaszerszámokat, melyekért nemcsak a magyarországi, de az erdélyrészi urak is nagy messziről elfáradnak a hajdúk székvárosába. Szépen dolgoznak az erdélyi szász szíjgyártók, no meg a kassaiak is. A kassai szíjgyártók 1627-ből való árszabásából megtudjuk, mibe kerül a lószerszám. »Az mostani időkhöz képest — hangzik az árszabály — hat lóra való hámokot, az ki cifrásan kívánná, minden hozzátartozó szerszámmal együtt, adunk 36 forintért, mivelhogy minden műszerünkhöz való eszközök mostan igen drágán adattatnak. Négy lóra való szerszámot minden hozzátartozó eszközeivel, az ki kívánja megcsináljuk 20 forintért«. A kassai nyereggyártó cég 1633-ban 3 forint 50 dénárért készít el egy szattyán nyerget, míg egy alábbvaló 2 dénárnál nem kerül többbe. A kassai kovácscég 1635-ben egy új hintószekeret szerszámostul elkészít 20 forintért, egy kocsit szerszámostul megcsinál 16 forintért, míg egy kétlovú szekérért nem kér többet 5 forintnál. (Ebben az időben a felsőmagyarországi városokban 1 forint 50 dénárért lehet kapni egy pár sárgacsizmát, a cipők ára meg 70 dénár és 1 forint között váltakozik.) Erdélyben az 1642 október 24-iki limitáció szerint hat lóra való hámot, minden szerszámával, fékével együtt, szironyost, cserest és török cérnával szépen varrottat és jól kikészítettet 28 forintokért készítenek el a szíjgyártók. Ugyanakkor és ugyanott egy cseres, veres vagy fehér bőrből készült nyerges- vagy hátszlóra való nyeregnek 2 forint az ára.

Ha beköszönt a tél és hó lepi az utakat, szántalpakra rakják a kocsit vagy elöszedik a színből a szánat. A 16. és 17.

századból való magánlevelek a kocsi, hintó és hintószekér mellett gyakorta említik a szánt. Zrínyi Kata 1572-ben ezt írja férjének, Forgách Imrének: »Én édes szerelmes szívem uram, az szánat ím elküldöttem Kdnek, kérem szívem én édes szerelmes uram, hogy Kd sehessen haza; én holnap várom Kdét haza«. Thurzó György 1602 februárjában aggodalmaskodva közli feleségével: »Az hó igen olvad és az föld igen feketélik. Ez után mint mehetek Árvában szánon, holnapi napon az Isten megmutatja. De minthogy az poros úton Báthory István szánon járt, mi is szánon Isten segítségével talán elvontathatunk. Adgya az úr Isten...« Apor Péter viszont azt jegyzi fel, hogy farsangkor, amikor a székelyeknél az atyafiak összejönnek, tizen-tizenketten beülnek egy száriba, amely elé hat, meg tizenkét ökröt is fognak. A szán — persze; ha nem ökrök, hanem jó lovak vannak előtte s még nem olvad — sebesen siklik a hóborította sima úton, amelynek így havasidőben eltűnik minden röge, bukkanója és kátyúja. Gazdag havazások évadján egyszeribe gyorsá és kényelmessé válik az utazás, még egyébként járhatatlan utakon is. Mintahogy tavaszidőn vagy őszkor, az árvizek idejében is meggyorsul a közlekedés a felsőmagyarországi folyók mentén, mert ilyenkor a kisebb vizeken is lehet *szálon* járni. Néhány összekötözött szálfá ez, amolyan kisebb tutajféle, amelyen sebesen le lehet siklani az árban. Nagy urak is használják ezt az egyszerű, de gyors közlekedési eszközt. Thurzó György 1604 májusában panaszkodik feleségéhez írt levelében, hogy a rettenetes rossz úton lovai eldőglöttek, kocsija széthullott s mindez nem történt volna, ha »az udvarbíró és egyéb hazug emberek el nem hitetnek vala, hogy kicsin az Vág vize, és hogy szálon nem mehetek alá; oly szálvíz volt, csak olyat kellett volna kívánni«. Ugyanez év októberében Bánfalváról így értesíti feleségét hazaérkezéséről: »Vocsorára haza megyek hozzád édes lölköm szálon; kérlek édes szívem, ha szálon megyek, várjanak szekérrel az paron bennünket«.

A Dunán is megélénkül a forgalom Mátyás korától kezdődően. A nagy király maga is sűrűn használ vízi járművet, díshajója Komáromnál állomásozik s ez a színarannyal bevont, legdrágább szőnyegekkal ékesített fejedelmi hajó hálótermével,

étkező- és társalkodó szobáival olyan kényelmet nyújt a királynak vízi utazásai alkalmával, mint akár egy mai modern természetgözs. A vízifuvarozást a bécsi, pozsonyi és a komáromi hajós-nép végzi s különösen a komáromi naszádosok járnak be nagy utakat hosszúkas, sekélyjárátú dereglyéikkel. Lefelé a víz sodra hozza a hajót, legfeljebb evezőkkel gyorsítják iramát, felfelé azonban vontatni kell. Bécestől Komáromig jó öt nap alatt ér le egy dereglye, visszafelé viszont nem ritkán három hét is kell felvontatásához, különösen azután, hogy az 1600-as évek derekán tönkremennek a partmenti vontatóutak s mivel így lovak már nem járhatják, embereknek kell nekifeszülni a vontatókötélnek. Buda és Bécs között azért e nehézségek ellenére is élénk a hajóforgalom és csak Buda török kézre jutása után korlátozódik a forgalom a Bécs—Komárom vonalra. A merész komáromi naszádosok azonban ezután éppúgy lejárnak akár a Balkánra is s nekik még csak vontató sem kell: felfelé, lefelé egyaránt evezőkkel hajtják nehéz dereglyéiket. A 16. és 17. század leghasználatosabb hajótípusa a hét-evezős dereglye, amely körülbelül 16 méter hosszú s egy hajós-mester és hét hajóslegény kezeli. Ha személyfuvarozásra



Kilencpár evezős dunai naszád az 1500-as

(katonák szállítására) használják, 35 pad fér el rajta s 250 személy utazhat fedélzetén. A nagy klozille már lényegesen terjedelmesebb és tekintélyesebb befogadóképességű hajófajta, közel 40 méter hosszú s a hajómesteren kívül 14 legényből áll a kezelőszemélyzete. Az 1500-as évek végén a bécs—győri útért 3 forint 7 dénár jár a hajómesternek, míg a legények bére ugyanezért az útért fejenkint 2 forint 3 dénár. A bécs—komáromi út viszont már 4 forint 3 dénárt hoz a hajósmesternek s 2 forint 5 dénárt a legényeknek. Visszafelé tartó útjukban, mikor az üres hajókat vontatják felfelé, minden evezős 7—8 forintot kap, egy-egy ló után pedig 6 forint a taksa. A 17. század elején, az 1614. évi bérfelemelés után, 6 forintra emelkedik a hajómester bére a bécs—komáromi útért, a legények markát pedig 3 forint 30 krajcár üti fejenkint. Ekkor már igen élénk a forgalom a Dunán, magyar és külföldi kereskedők, török és császári követek s nem utolsósorban a katonaság hajói sűrögnek-forognak a vizén, járnak fel-alá az ország szabad és hódolt területe között s olyan arányú víziközlekedés alakul ki, amilyenre az előző félezer év egyetlen korszakában sincs példa.

5.

Aki gyorsan akar haladni, az mindenesetre most is lóra ül. Mert hiába fejlődnek a közlekedési eszközök, ha az utak állapotjában nem áll be lényeges javulás. Már pedig a 16. és 17. század országútjai miben sem különböznek a középkoriaktól s a »tsinált út« legfeljebb magasabbra hányt földtöltés, amelyen haladva esők évadján hamarább tengelyig süpped a kocsi, mintha a szabad mezőn hajtat keresztül-kasul. A ló viszont nem igényel feltétlenül jó utat, keskeny csapásokon is biztonságosan elhalad, legtöbbször jobban is becsülik akár a legdíszesebb hintószekérmél. A végházakban harcoló vitézek, természetes, hogy nem használnak más közlekedési eszközt, csak a lovat s ha a csatahelyekről a megyei gyűlésekre, vagy aratás idején otthonukba sietnek, egyképpen nyeregben teszik meg az utat. Takáts Sándor jegyzi föl Nádasdy nádorispán hopmesteréről, Tahy Bernátról, hogy »az 1550-es években sokat utazik Bécs és Sárvár között. Ha Nádasdy Bécsben ül

Tahy Bernátnak ide-oda kell lovagolnia. De ő az efféle utat föl sem veszi. Az 1549. évben például éjjel-nappali vágatással egyesegyedül megy Jászóra. Más ember az útnak még felét sem tette volna meg, amikor Bernát úr Nádasdy ügyesbajos dolgainak elvégzése után már hazafelé nyargal. Bécsből Sárvarra lovagolnia s onnét ismét Bécsbe száguldania, neki csak játékszámba megy.«

Az erdélyi nemes úr is legszívesebben lovon jár, kocsijába csak akkor fogat be, ha feleségestül indul útnak. »Mikor a fejedelem udvarlására mentek is, szerszámos paripákon mentenek, senki sem ment hintón« — mondja Apor Péter. Van is nagy becse a jó száguldó lónak, gyorsjárású paripának, különösen a 16. és 17. században, amikor már igen nagy a lóhiány s egész vagyont kell kiadni egy háta- vagy kocsilóért. 1433-ban Bertrandon de la Brocquiere még azt írja Pestről, hogy kétezer lovat is lehetne itt venni, annyi a lókereskedője s istállóként 200 forintért adják el a paripákat, addig 1566-ban Hosszutóthy Györgynek, Ferdinánd konstantinápolyi követének kocsija elé csak úgy tud lovat szerezni a kamara, ha felhajtja érte a félországot. Az állandósuló török háborúk tizedelik meg híres lóállományunkat, de azért nemesurainknak egy-két háta-paripája mindig akad s ha sebesen akarnak jární, csak annak nyergébe vetik magukat.

Mert a szekér bizony sűrűn török, hamar széthull a rossz utakon. Különösen a fakószekér vasalatlan kerekei roppannak össze gyakorta, úgyhogy aki nagy útnak vág neki, egész sereg »pótkereket« rak fel a saroglyába, akár mostani autósaink. Ha a pótkerekek is elfogynának útközben, bérelni kénytelen kereket az utazó, mint ahogy Erdélyi János írja 1559-ből: »nagy sok kerekek törésével jöttek; huszonnégy kereket fogadtanak bérbe«. .. Különösképpen kínos az utazás az Alföldön, ahol ősszel és tavasszal összeöntenek a folyók s egész vármegyék víz alá kerülnek. Ez a nedves sáv a Felső-Tiszaháttól kezdve egészen az Aldunáig lenyúlik s aki Pestről Váradnak vagy Aradnak tart, hetekig tévelyeghet a kiöntések labirintusaiban, ha csak fel nem kerül a Kassa—Tokaj—Kalló—Bátor—Szatmár-i útra. Így is nem egyhelyütt huszonöt-harminc lovat kell a kocsi elé fogni, hogy vonszolni tudják a feneketlen sártengere-

ken. De a hegyes vidékeken se sokkal járhatóbbak az utak, a bőségesen rendelkezésre álló kő nem elősegítő je, de kerékkötője a közlekedésnek. Nem az útba beépítve fordul ugyanis elő, hanem az úton, a kerekek előtt halmozódik. A felsőmagyarországi utakat gyakorta járó Thurzó György feleségéhez intézett leveleiben nem szűnik meg panaszkodni a »gonosz útra«. 1503 február 10-én így ír: «Az hat szekeres lovat megküldtem, az kin mégis járhas mulatni. Az magad lovait küldtem volna, de szánom őket az gonosz útban fárasztanom». 1595 április 6-án Trencsénből költ levele ismét ezeket mondja: »Szerelmes szívem csak azt ak[^]rám tudodra adnom, hogy holnap semmiképen oda Bichere nem mehetek az gonosz út miatt«. 1599 februárjában Pozsonyból ímígyen értesíti feleségét úti viszontagságairól: »Én csak ezen órában érkeztem, édes lölköm, ide Posonban, de bizony elég gonosz időben és útban. Szánom csak Nagyszombatig jutánk, onnét szekereken vontattunk. Bizony dolog, ha most el nem indulhattam volna házamtul, soha nem tudom, mint jühettem volna el azután az sok sár és víz miatt«. Mindenek betetőzéséül álljon itt 1604 május 31-éről keltezett levele: »Ezen órában érkeztem ide Podluzanra, későn estve, ez mai napon az rettenetes ég dörgésben és esőben semmi szerencsénk nem lón, mert az predméri hídon négy szekeres lovam hullott be, csak mind meg nem bénulának. Az úton Kassánál az ereszkedőn, az magam szekeres lovaím elragadván az szekeret, ha hamar ki nem ugrottam volna, az mint eldőle az szekér, ha benne lettem volna, seres nélkül nem lehetett volna. Preni Gábornak az ruháját, mentéjét és dolmányát is, az szekér mind elszagatta, de meg nem sérült. Toposs Bálintnak és Abaffinak sérüle meg az kezek, de azbul is nem leszen semmi nyavalyájok. Az henczi hegyen is meg az kocsimnak az kereke mind elvála, még most sem érkeztek el, hanem oda hátra vannak, talán az éli el megérkeznek azok is«. Hasonló útikalandokon esik át Egger Lukács szenei postamester, aki 1627 tavaszán II. Ferdinánd pénzkérő levelével Bécsből Murányba indul özvegy Széchy Györgynéhez. Jelentésében, melyet útjáról a királyhoz intéz, elmondja, hogy a roppant áradások miatt négyszer majdnem vízbefulladt lovaivá együtt s három hétig kellett utaznia, amíg elérkezett Murány várába.

A posta késedelmes járását is részben az alkalmatlan utakkal lehet megmagyarázni. Kobb ezredes, hogy levelei tíz álló napig utaznak Kassától Szatmárra, 1664-ben így ír fel a haditanácsnak: \$A posták járásának oly megállapítása, hogy azok bizonyos időre, órára beérkezzenek, lehetetlen az utak és helyek alkalmatlan volta és a nagy távolságok miatt; különösen a hegyes vidéken és a vízjárta helyeken; mivel a folyók néha kiáradnak, a hidakat elhordják, úgy, hogy a posta tovább nem mehet, nemkülönben a hirtelen beállott záporok és egyéb akadályok miatt a futárok vesztegelni kénytelenek. Ha ezen akadályoktól eltekintünk, a rendes posták Eperjestől Pozsonyba 3 nap alatt bejöhethének, egy-egy postára 3 órát számítva; különösen Tokajtól kezdve a Tiszántúl már nagyobbak a távolságok, de azokat is beszámítva, a posta Szatmárról Posonba öt nap alatt mégis csak bejöhethetne.

Az alkalmatlan és gonosz utakon kívül az egész gyenge lábon álló közbiztonsági viszonyok is alaposan hátráltatják az utasembert haladásában. A 16. és 17. század történelmünknek talán a legzivatárosabb kétszáz éve, amikor külső és belső ellenség egyaránt dúlja az országot s a haramiák, hatalmaskodó főurak, féktelen, önkényeskedő császári katonák, portyázó török martalócok, száguldó szilaj hajdúk veszélyeztetik az utonjárók élet- és vagyonzbiztonságát. Az útonálló haramia talán még a legjámborabb közöttük, ez legfeljebb a vagyonzból fosztja ki az utazót, de az életét nem veszi el, mint a többi kóborló, dúló népség. Rablóból aztán van elég, különösen a felsőmagyarországi megyék bővelkednek bennük. Az 1500-as évek közepén több helyen el is rendelik az utakat szegélyező sűrű erdők kiirtását, mert ezek a rengetegek a legbiztonságosabb búvóhelyei a jámbor utazókra kicsapó haramiáknak. A postamesterek ugyancsak állandóan panaszkodnak az útonálló rablók féktelen garázdálkodásai miatt s a posták bizonytalan járását azzal is magyarázzák, hogy a rablók gyakorta elfogják és kirabolják a küldeményeket és az utasokat. Bohus Dániel turdossini postamester egyenesen felterjesztésben kéri a kamarát, hogy szorítsa rá Szepes és Liptó megyéket a rablóbandák kiirtására. A váci püspök meg arra hívja fel a kamarát; hogy az erdélyi fejedelem küldöttje mellé — aki a fejedelem levelé-

vel jön Pozsonyba s a király levelét viszi majd vissza — feltétlenül adjon fegyveres kíséretet, mert a postát a rablók legutóbb kétízben is kifosztották s a király levele nem jutott el Erdély fejedelméhez.

A kézrekerült útonállót már csak elrettentésül is kegyetlen szigorral büntetik. 1571-ben Újbánya táján több vásárra igyekvő szabót és kereskedőt foszt ki két lőcsei ember: keréketörök őket s testüket ég és föld közé akasztják. 1573-ban lófarkon hurcolnak végig Selmecen egy Péter nevezetű útonálló rablót, majd csontjait az akasztófa alatt kerékkal török össze. Lőcsén 1588-ban máglyán elevenen égetnek meg egy rablógyilkost, miután végtagjait kerékkal összezúzták, egy másikat 1579-ben négyfelé vágnak. Eperjesen még kegyetlenebb módokat eszelnek ki az útonállók, gyilkosok kivégzésére. Van amelyiknek a bőréből, nyakától a talpáig szíjat hasít ki a hóhér, majd vashorgot üt bordái közé s annál fogva húzza fel a bitóra, a másik testét késsel hasogatják fel a pribékek, frissen nyúzott lóbőrbe varrják s úgy akasztják ki a forró nyári napra, hogy napokon át rettentő kínok között fetrengjen haláláig. Akit egyszerűen lefejeznek, az még olcsón ússza meg; mindenesetre jobban jár, mintha elevenen megnyúznák, amire ugyancsak nem egy példával szolgál felsőmagyarországi városaink igazságszolgáltatása.

Az útonállókat persze ezek a raffinált kivégzési módok se nagyon rettentik el. Vigan üzük mesterségüket végig az egész 16—17. században, de nem igen tesznek több kárt az utasemberben, mint az erőszakos, hatalmaskodó főurak, várnagyok és egyéb kiskirályok, akik váraikból le-lerohanva, alaposan vámolják az utazó kalmárnépet. A Balassák hosszú időn át rémei a Felsőmagyarországon járóknak. Megecsik, hogy Balassa Péter embereivel elállja a Zólyomból kivezető valamennyi útvonalat s úgy les a városból útnak induló kereskedőkre. Balassa Menyhért ugyancsak elszánt haramia, aki szívesen rá-rácsap a körmöci arany- és ezüstszállítmányokra, míg csak a rendcsináló királyi seregek 1549-ben be nem veszik szitnyai rablófészékét. De maga Balassa Bálint se sokkal különb, 1581-ben a postát is megtámadja, 83-ban meg a Zólyomból Besztercére utazó Sommer Jánosnéra tör rá s csak nagynehezen

tudják egyéb arra járó utasok kiszabadítani karjai közül a szép és ifjú polgárasszonyt. Bebek György szintén gyakorta küldi rá portyázó hadait az utakra, de más nagyurak is épp eléggé hatalmaskodnak, rakoncátlankodnak s ha súlyosabb dolgot nem követnek el, hát »ő Felsege postalegényeit ütlegetik, szitkozódásokkal és fenyegetésekkel zaklatják s a postát saját dolgaikban ide-oda küldözgetik« — amint azt a pozsonyi kamarának az udvari kamarához intézett egyik átírata megállapítja. Pakay Benedek magyarországi főpostamester 1667-ben. Zichy István grófnál, a pozsonyi kamara prefektusánál panaszkodik Csejthei Farkas János uramra, mert amidőn »Szikszay Mátyás a csejtei posta szekeren kuríruł jött volna és megfizetett magától, amaz felült erőhatalommal az postaszekerre és Kosztolányig vitette magát, onnan tovább akarta hajtani a szekeret, melyet hogy nem akart cselekedni az postalegény, azt rettenetesül megverte, zaklatta«.

Legtöbbet és legkeservesebben azonban a császári katonaságtól, a dúló, fosztogató, kegyetlenkedő német és vallon zsoldosoktól szenved az utonjáró. Különösen az 1600-as évek második felében fosztogat, prédál mind féktelenebbül ez a szedett-vedett zsoldos nép s a töröknél is gonoszabbul sarcolja az országutak népét meg a falvak lakóit. A felvidéki városok sűrűn utazó polgárainak — akik éppen a portyázó török martalócok elleni védelem céljából kérnek falaik közé császári katonaságot — több kárt és vesződséget okoz a »védősereg«, mint maga az ellenség. A posták békés járását is igen akadályozzák ezek a világ minden tájáról összeverbuvált zsoldos hadak s különösen hatalmaskodó tisztjeikkel van sok bajuk a postamestereknek. Kényükre-kedvükre veszik igénybe a postákat, erőszakkal viszik el a lovakat, kocsikat, durván bánnak, kegyetlenkednek a postalegényekkel s nem egyszer magával a postamesterrel is. Soós Ádám kassai postamester 1664-ben panaszolja a haditanácsnál, hogy a német katonautasok ütik-verik a postamestereket, Pakay Benedek főpostamester viszont a nyitrai és szeredi zsoldos katonák garázdálkodásait jelenti 1667-ben a pozsonyi kamarának, leírván, hogy a zsoldosok — akiket egyébként másszor is »nyüván rajtaértek a posták lovai elvonásán« — a Kassáról elindított rendes postát, melynek két

utasa volt, éjjel megtámadták, »az pagétomokat hét nagy kötésben valókat az bőr sakkal együtt elvitték, a posta lovait is szerszámostul, az kurírokat és a postalegényt is mindenből kifosztván, egy-egy ümögben bocsátották el«. 1678 januárjában a trencsényi postamester jelenti a kamarának, hogy »e hó 9-én valami Geyman nevű ifjú, a Herberstein-féle ezred kapitánya, innen három postalóvat elvívén, Bécs felé útnak indult, a lovakat Csejthén hagyta ugyan, de az egyiket egészen tönkretette, a kocsit magával vitte; csejtei és kosztolányi filiálisom postilioit ütlegekkel illette«. Geyman megbüntetését kéri a kamarától, hangoztatva, hogy ha tovább folynak az effajta önkényeskedések, az utazók számára lehetetlen lesz kocsikat tartani. A nagytapolcsányi postamester 1686-ban Princeps a Veidens hadnagyot jelenti fel amiatt, hogy a hadnagy utazás közben hegyes vas végű botjával szurkálta a postaló hátulsó részét, hogy sebesebb járásra ösztökélje. Kárának megtérítését kéri a kamarától, mert lova másnapra megdögölt. 1688-ban még veszedelmesebb kalandja akad a tapolcsányi postamesternek, Nemes Balogh Elek uramnak a császári tisztekkel. Schpett József, a Heissler-ezred egyik tisztje kocsikat követel tőle s mikor ezt megtagadja, az osztrák tiszt kardjával fejbésújtja s üti-vágja kegyetlenül a vérében fetrengő szerencsétlen embert. Majd két postakocsit a hozzávaló lovakkal együtt erőszakkal magával visz s az egyik postalegényt lóra kötözve kényszeríti, hogy Nemcsénybe szállítsa őt és több katonáját, ahol aztán jól megdőlják Balogh Elek nemesi kúriáját. Labort báró tiszt-társaival egyetemben ugyancsak erőszakkal viszi el az előbb félholtravert tokaji postamester lovait és postakocsijait.

A felkelések idejében a portyázó kuruc csapatok teszik még bizonytalanabbá az útonjárást. A kurucok elfogják a postalegényeket, elveszik loviakat s a német postamestereket mindenükből kifosztják. Bohus Dániel turdossini postamester jelenti 1678 július 5-én a kamarának: »Tegnap Leslie generális futárját, aki a postilio kíséretében postán Verbna táján járt, elállván az utat, elfogták, foglyul elvitték s az én hibbei postám lovait is magokkal vitték. Olyan veszedelmes a posták járása, hogy alig van biztos út, melyen járnunk lehessen«. Soós Ádám kassai postamester is azt írja 1679-ben a kamarának,

hogy »az innen Szatmár felé szolgáló, mindenükből kifogyott postiliónok még az úton sem nem biztosak a rájuk leselkedő ellenségek miatt és nem képesek rendes lóhajtással a postajáratot betartani, hanem kénytelenek az útról letérni, hogy a veszedelmes helyeket, ha késedelemmel is, kikerüljék«.

Nemcsak a postával erőszakoskodnak azonban a főurak, zsoldosok, kóbor hajdúk és egyéb útonállóak: kifosztják, megszarolják, megvámolják ők a magános utasokat is. Nem is mernek ebben az időben fegyveres kíséret nélkül útrakelni az igazjártbeli emberek s a postalegényeknek ugyancsak jó kardforgató vitézeknek kell lenniük, hogy ha kell, fegyverrel is utat tudjanak vágni maguknak. Menedéklevel, jól helyekről kiállított útlevél nélkül szintén nem merészkedik útra senki emberfia. Komárom városának deputációja, amikor Bercsényihez, a kuruc hadak főgenerálisához indul, ilyen *Salvus Conductus* vizs magával: »Én Székesi Gróf Bertsényi Miklós Nemes Ungh Vármegyének Fő Ispánnya, Méltóságos Erdély országnak, és az Magyar Haza Szabadságáért Confoederált Magyar országh Rendéinek Fővezérlő Fejedelme Fölső-Vadászi Rákótzty Ferencz, úgy az Confoederált Statusoknak és egész Hadaknak Feő Generálisá. Adom tudtára mindeneknek, az kiknek illik ez levelem rendiben, hogy requiráltatván Komárom városának Lakosítólv *Salvus Conductus* levelemnek kyadására, az magokh közül ide hozzám deputálandó Személynek szabados és békességés jüvetelek és vissza Komáromba menetelek végett, kívánságoknak annuáltam. Parancsoltatik ezért per praesentes Hazánk Hüvségében lévő felső és alsó Réndő Hady Tiszteknek, közönségess vezérlő Rendeknek és akár mely Renden lévő Méltóságos Fejedelmi és az Confoederált Haza híveinek, nevezett Komárom Városának hozzám expediálandó Embereit ide jöveteleekben és azután visszamenetelekben, személyekben, javokban és egyébbb alkalmatosságaikban meg ne háboriccsák; sőt hiteles Lovas Katonákat rendelvén mellyéjük, oltalmaznyi tartozzanak, különben kemény büntetés alatt se tselekegyenek. Költ Nagy-Szombatban 18 novbr. 1705. Gróf Bertsényi Miklósa. Máriássy Kata Johanna 1709-ben Pálfy János uram ő excellenciájától, a császári hadak fővezéréttől, de egyúttal gróf Bertsényi Miklós kuruc főgenerálistól is szerez passust asszonylányá, Ger-

hard Györgyné számára, a fiatalasszony mégsem mer nekivágni az útnak. A bátorságos utazás biztosítása céljából a városok hivatalos kiküldöttei legtöbbször fegyveres kísérettel járnak. A felsőmagyarországi városok állandó, fizetett alkalmazottakat tartanak, akik esetről esetre útbiztosító kíséretet adnak a város ügyében járóknak. A Rozsnyóról Lőcsére tartó Láng János és Kürschner Menyhért módos polgárokat 1612-ben három ilyen fegyveres városi zsoldos kíséri Szomolnokig, a Pozsonyba utazó rozsnyói követek négy darabant társaságában mennek Breznóbányáig s mikor Holzschuh Mártont a gölnici bányaszékre viszi a dolga, ugyancsak négy zsoldos gondoskodik biztonságáról.

A nemesurak és asszonyságok sem indulnak el fegyveres csatlós vagy szolga nélkül, mégis ugyancsak nekifohászkodnak útnakeredésükkor és nem győznek hálát adni Istennek, ha szerencsésen megérkeznek céljukhoz. Forgách Mária így ír 1607-ben Révay Péternek: »Mi egész gonosz úton és sok esőben, Istennek hála jó egészségben és békével érkeztünk ide Szklabinyára, most is minyájan jó egészségben vagyunk, kiért dicsértessék az urnák neve örökkön«. 1623-ban Révay Judit ilyenképpen ad hálát Révay Pálhoz intézett levelében békés utazásáért: »Istennek szent neve dicsértessék, az elmúlt utunknak folyása szerencsés volt«. S ugyancsak Forgách Mária írja le ezeket a hálálkodó sorokat: »En mai napon fiam urammal és leányunkkal Istennek segítségéből ide Csejtére jó egészségben és békével érkeztünk, hála legyen az jó úr Istennek érette«.

6.

A temérdek viszontagság nem tartja vissza azonban a 16. és 17. század emberét az utazástól. Nemcsak az járkal, akinek feltétlenül muszáj, hanem kedvtelésből, szórakozásból, időtöltésből is sűrűn útnak ered még az asszonynép is. A férj a végvárokban csatázik évszámra, asszonya meg közben unaloműzésből eljár a szomszéd udvarházakba, de felkeresi a távolabbi atyafiákat is. Nagyban folyik a vendéglátás ebben a korban s milyen szépen invitálják egymást a rokonok, barátok

tok, ismerősök. Forgách Imre és felesége Zrínyi Kata 1576-ban ilyen levéllel hívja látogatóba Zrínyi Györgyöt és családját: »Mely nagy kívánsággal akarjuk hallani idejövételüket, azt mi semmi nyelvvél ki nem mondhatjuk! Az én szerelmes Katámmal úgy várjuk régtől fogvást Kedet, mint az Istennek irgalmát, jdt értvén kegyelmed, immár mentsen meg bennünket az nagy gondtól. . .« Ehhez hasonló levelet nem egyet találni a korabeli családi irományok között, bizonyítékául annak, hogy a magyar vendégeskedés a legzivatárosabb időkben sem szűnik meg, legfeljebb alaposan felfegyverkezve s nagyobb csoportokban teszi meg az utat a vendégsereg egyik udvarházától a másikig, a bátorságosabb járás kedvéért. Így van ez különösen lakodalmakkor vagy nagy úri temetések idején, amikor a menyegzős nép vagy a gyászoló rokonsereg együtt indul el a lakodalmas-, illetve gyász-házhoz. Egy-egy ilyen alkalomkor egész megyék úri népe felkerekedik. De a betegség is elsőrangú ok a vendéj árasra: a közeli és távoli atyafiak orvos híján a lehető legjobb tanácsokkal feltergenyézve indulnak beteglátogatóba. Nem egyszer maga a beteg indul útnak valami híresebb javasemberhez vagy ügyeskező borbélyhoz. Diósgyőr úrnőjét, Fánchy Borbálát 1562-ben várnagya, Páhi Török Bálint utaztatja borbélytól borbélyig s nem rajta múlik, hogy úrasszonya sehol sem talál gyógyulást. A felvidéki fürdőket ugyancsak sűrűn felkeresik a gyógyulásban járók. Teplic már a 16. században látogatott fürdőhely, ahová messzi vidékről elzarándokolnak a betegek. Battyányi Boldizsárnéról, Zrínyi Dóricáról tudjuk, hogy majdnem minden évben elutazik valamelyik fürdőhelyre, vagy Tepelicára, vagy Regedére s itt a többi hozzáillő úrinéppel, mint például az Istvánffiékkal egyetemben használja egészségére a feredőt.

A kalmárok és tőzsérek derék felekezete persze ebben a korban is az utakon él, de megszorodik a külföldi iskolákra tartó diákok száma is a reformációval. A bécsi egyetemen 1540-ig 51 szegedi tanuló fordul meg, a hitújítás hatására aztán már a távolabbi wittenbergi akadémiára is számosan indulnak Szegedről. A debreceni scholában pályavégzett kitűnőbb tehetségű ifjakat maga a városi előljáróság küldi ki külföldi akadémiákra, ellátva őket megfelelő úti- és élelmi költségekkel. 1628

novemberében Megyesi Pál külországi iskolába indulandó részére 200 aranyat és 100 birodalmi tallért utal ki az előjáróság s 1629 áprilisában Tornai István akadémiára menendő ifjú kap ugyanennyit. (Amikor is *egy arany* 3 forint 25 dénárral, *egy tallér* pedig egy forint 80 dénárral egyenlő s egy száras csizma ára nem több három forintnál.) Jól kibéelve arannyal bocsátják hát útnak debreceni tanácsuraimék a város leendő tanárait, de a felvidéki gazdag polgár is alaposan degeszre rakja fia zsebeit, amikor Németország felé útnak ereszti. A diákokon, meg a kalmárokon kívül néhány gazdag s kíváncsi természetű nemesúr is nekivág a hosszú és viszontagságos külföldi útnak. Báthory Boldizsárról tudjuk, hogy bejárja Dániát, Norvégiát, Angliát, Franciaországot és Spanyolországot. Pálffy Miklós megfordul Németországban, Belgiumban, Görögországban, jár francia földön és Spanyolországban is. Thurzó György meglátogatja Velencét; Káldy Istók, Thurzó Sándor meg Bodoni István Rómába tesz utazást, de valami túlságos utazási kedv nem mutatkozik ebben a korban. Az ország megtartásáért folyik a szakadatlan küzdelem törökkel, némettel s ha pénze volna is, ideje az már nem igen van a magyar főúrnak külországi utazásokhoz.

Különben épp elég időt rabol el a honi utazás is, amely olyan arányban válik mindinkább lassúbbá, ahogy romlanak a belső állapotok. Brocquiere lovag 1432-ben még öt napig utazik Budáról Bécsbe, de Mátyás kocsi-postája három utasával — Dainero és Herberstein egybevigó tanúsága szerint — már egy nap és egy éjjel megteszi a Bécs—Buda közti utat, szóval több mint tízkilométeres óránkénti átlagos sebességgel halad. A későbbi Habsburg-posta váltott lovakon utazó legénye már megint csak a legjobb körülmények között s a legsürgősebb ügyben járva tesz meg egy óra alatt hét és fél—nyolc kilométert, bár legtöbbször másfél, sőt két és fél óra is kell ennek az egymérföldnyi távolságnak a lefutásához. Thurzó György meglehetősen gyorsan jár, amikor 1602-ben postán egy nap s egy éjjel eljut Érsekújvárról Bécsbe, noha ez az út alig több mint fele a Bécs—Buda közti távolságnak, ő maga igen sebesnek találja utazásait s így ír róla feleségének 1602 szeptember 5-én: »Tegnapelőtt indulánk Újvárbul ide Bécsben. Azért Újvárbul

nyolcz órakerben reggel elindulván és Vecsén evén ebédet, úgy jöttem postán, hogy tegnap hajnalban három óra után érkeztem ide Bécsben, Istennek hála jó egészségben. Gondolhatod édes lölköm, hogy húsz mérföldet elmenni így kevés ideig, ha nem fáradság-e.« Thurzó György máskor is sietve utazik. 1599-ben otthonába, a Zsolna alatti Bicsére menet, Sopronból három nap alatt eljut Trencsénbe. Útközben Manigáról így értesíti feleségét érkezéséről: »Én magam váltig sietek, Sopronbul egy nap Posonban, Posonbul ma egy nap ide Manigára jöttem, noha az lovaim eléggé fáradtak, de azzal semmit sem gondolok. Imár kettőt hattam el berniek, holnap mégis Trenchinben megyek. Vasárnap vocsora felé jó idején, ha az úr Isten éltet, otthon leszek.«

Nagyobb távolságok beutazása persze már lényegesen lassabban megy, mert több pihenővel jár. Bongars Jakab francia diplomata, aki 1585-ben Konstantinápolyba haladtában átutazik Magyarországon, április 13-án lép be az országba Köpcsény-nél s június 24-én hagy el bennünket Töröcsvárnál. Negyvenkét napra rúgó pihenőt leszámítva, kerek harminc napot tölt úton hazánkban. A török miatt magasan fel kell kerülnie a Kárpátok alá, hogy biztonságosan haladhasson, főképp azért tart ilyen sokáig útja. Bécsből 1585 április 12-én, pénteken indul el s Pozsonyon, Magyaróváron, Győrön, Komáromon és Érsekújváron áthaladva és meghálva 19-én, a következő pénteken este Tapolcsányba ér. Innen szombaton, 20-án indul tovább s Privigye, Tótróna, Rózsahegy, Vihovna és Lócse érintésével 27-én, szombaton délben beér Kassára. Itt háromnapos pihenőt tart s május elsején délután indul tovább. Encsen éjszakázik, másodikán áthalad Tokajon s harmadikán Kallón talál éjjeli szállást. Ötödikén Bátort és Vállajt érinti s Domahidán éj jelezik. Hatodikán Szatmáron ebédel, Szinyér-Váralján hál s nyolcadikán megérkezik Nagybányára. Itt, útjának körülbelül a felén, kiadós pihenőt tart; huszonhárom napig mulat a városban s csak június elsején folytatja útját Kőváron, Désen, Szamosújváron, Tordán és Enyeden át Gyulafehérvárra, ahová 7-én ér be. Itt ismét nyolc napot pihen s csak 16-án — miután megkapja a fejedelem útlevelét és levelét az oláh vajdához — indul tovább Szászsebes, Nagyszében, Fogaras irányába. 20-án már

Brassóban van, ahol három napot tölt s 24-én indul el egy városi vezetővel Töröcsvárra. A vártól egy mérföldnyire a hegynyergen kereszt jelzi a határt Magyar- és Oláhország között, ennél a határjelnél hagyja el másnap reggel hazánkat Bongars Jakob több mint tízheti utazás után, hogy július 13-án megérkezzék nagy útjának végpontjára: Konstantinápolyba.

Szenczi Molnár Albert, a zsoldárszerző úgyszólván egész életén át vándorol egyik országból a másikba. Jár Olaszországban, Svájcban, Németországban, Hollandiában, közbe-közbe hosszabb-rövidebb időre hazajön s itthon is nagy utakat tesz meg. Kocsin, szánon, de nem egyszer gyalogszerrel utazik. Ha több pénze van, lovat vesz s diák-inas kíséretében indul útnak, mint 1613 júniusában, amikor ezt írja naplójába: »Az Alföldre adósságimért szándékozván és az ott való állapotot, barátaimat látni kívánván, egy lovat vettem Patai István fiatal és egy deák-inast velem vivém.« 1613 április 4-én hazaindul Heidelbergből s a Duna mentén haladva 23-án Bécsbe ér, 24-én Sopronban találjuk, ahonnan Csepregen áthaladva, 25-én Rohoncra érkezik. Ugyanez esztendő júniusában hét nap alatt utazik Pápáról nagy kerülővel Szencre. Hatodikán hagyja el Pápa városát, 7-én Koronco, 8-án Győr és Komárom, 10-én Érsekújvár, 11-én Komját, 12-én pedig Nagyszombat útjának állomásai s 13-án beér Szenczre. Október elsején Lórántfi uram egy katonájával Kom játról Patakra indul. Verebélyen, Barson és Léván át még aznap Borit eléri, 2-án Hugszig, 4-én Rimaszombatig, 5-én Szendrőig, 6-án Vadászig, 7-én Göncig jut s 8-án — nyolc napi út után — megérkezik Sárospatakra. Innen Debrecen felé indulna, de a veszedelmes útról visszafordul s Kassára megy. Naplójában ezeket jegyzi fel erről az útról: »Itt (Sárospatakon) az úr ő nagysága Lórántfi Mihál egy katonát adván mellém Szücs Mátét kísértetett 11 (október 11-én) Nánásra. 12-én Beszerménre. Innen visszafutamodtunk tatártól féltünkben. Nánás, Szent Mihál pusztáj a Kardos kútja. 14 Tokaj. 15 Keresztúr, Patak, 18 Telkibánya, 19 Göncz. 20 Kassa.«

Az év hátralévő részében Felső-Magyarországot, a bányavárosokat járja be, de egy év múlva, 1614 decemberében újra hosszabb útra vállalkozik: Szencről Liszkára megy »az sinatocskára«, onnan pedig Patakra. Ez alkalommal lassabban

halad, nyilván a tél nehezíti útját, többet pihen, hosszabb időt tölt útjának egy-egy állomásán. December 12-én hagyja el Szencet, 13-án Szeredre, 14-én Komjátra ér. Itt két napot időzik s 17-én eléri Lévát. Harmadnapon tovább indul s 19-én Szemerédig, 20-án Gyarmatig, 21-én meg Szécsényig jut el. Innen ugyancsak harmadnap megy tovább s 23-án Osgyánon át Rimaszombatig halad. 24-én Tornaija, 25-én pedig Szendrő útjának állomásai. Szendrőt 29-én hagyja oda s Méra, Abaújkér és Szántó érintésével Erdőbényére, másnap 30-án pedig Liszkára érkezik 31-én már Patakon találjuk, de itt sem tanyázik hosszabb ideig, másnap már útrakél Várad felé. Ennek az útjának állomásait így jegyzi fel Naplójában: »Anno 1615 jan. 1 Patak. 2 Ujhel. 3 Szerdahely. Helmech. 4 Tarkány. 5 Kis-Várda. 6 Mada, Ecsed. 7 Károly. 8 Ebédeltem, vacsoráltam az úrral. 9 Küldött szánon Szatmárba. 10 Szatmári bíró vitt Majténra. 11 Károlba. 12 Piskótra. 13 Szent Job. 14 Kerekibe, Váradra.« Ennek az útjának Kolozsvár a végállomása, innen indul vissza Szencre február 28-án. Honi utazásai között ez a kolozsvár—szenei útja a leghosszabb, amit gyors menetben, úgyszólván pihenés nélkül fut meg. Február 28-án indul ki Kolozsvárról, március elsején Gyalu, 2-án Kapus, Körösfő, 3-án Hunyad, 5-én Remete, Körösfeketető, Barátka, Báród, 6-án Köröskisjenő, 7-én Várad, 8-án Hencida, 9-én Debrecen, 10-én Böszörmény, Nánás, 11-én Rakamaz, Tokaj, 12-én Visoly, 13-án Kassa, 14-én Eperjes, 15-én Szepesváralja, 16-án Lőcse, 17-én Hibe, 18-án Liptószentmiklós, 19-én Rózsahegy, 20-án Besztercebánya, 21-én Hóra, 22-én Pöstyén, 23-án Galgóc, 24-én Nagy-Szombat úti állomása s 25-én szerencsével hazaér Szencre. A fél országot körülkerüli 26 nap alatt, de, sajnos, nem jegyzi fel naplójában, hogy milyen alkalmatosságon tesz meg 40—50—55 kilométert napjában az úttalan Alföld veszedelmes ege alatt s Felső-Magyarország biztonságosabb, de semmivel sem jobb útjain. A posta váltott lovaival se lehet ennél sokkal gyorsabban utazni, sőt amikor rossz állapotban vannak a posták, még így se haladnak. 1650-ben egy hónap alatt ér Bécsből Kassára a posta, de ha minden a legjobban megy, akkor is egy hétbe telik, amíg Pozsonyból Kassán át Szatmárra eljut a postán utazó. Amikor az ország főpostamestere kél útra a pos-

tával, biztos, hogy a legjobb lovak kerülnek a kocsija elé, a váltás pontosan történik, a postakocsis jól hajt és rekordidőt igyekszik befutni: 1669-ben Pakay Benedek postamester mégis hét napi utazás után érkezik be Szatmárra a pozsonyi postával. Szenczi Molnár Albert tehát meglehetősen gyorsan halad, — ha nem is olyan sebesen, mint Nagy Lajos, aki *tíz* nap alatt fellovagol Kolozsvárról Budára — pedig bizonyosai nem a postát veszi igénybe, hiszen csak egy kis szakaszon — Kassa és Rózsahegy között — halad a postavonal mentén. A legegyszerűsebb alföldi útvonal a török miatt nem járható, a postaút Szatmáron át még nagyobb kerülőt tesz, ezért választja a Váradon, Debrecenen át vivő utat. Nyolcvan esztendővel később — amikor ugyan a feldúlt Alföldön még mindig nem valami biztonságos a közlekedés, de az Alföld pereme már járható — nem kell annyira sem felkerülni, mint 1615-ben Szenczi Molnárnak. Amikor Pinxner András 1693-ban Nagyszebenből Bécs felé tart, még nem merészkedik le a török-kitakarodást követő zűrzavarokba merült Alföldre, de már rövidebb irányt vesz s útvonala a következő: Szeben, Vízakna, Enyed, Torda, Kolozsvár, Méra, Hídalmás, Zilah, Szilágysomlyó, Kémer, Margitta, Székelyhid, Pályi, Debrecen, Bocs, ónod, Eger, Verpelét, Gyöngyös, Hatvan, Gödöllő, Pest, majd Zsámbék, Tata, Győr, Mosón, Magyaróvár és Bruck. A későbbi postavonal Kolozsvár és Debrecen, valamint ónod és Pest között Pinxner útvonalát követi, amikor a 18. század elején hosszú vajúdas után megszületik.

A 17. századból Strassburg Pál svéd követ utazását ismerjük még, aki 1632-ben Erdélyen át Stambul felé halad. Strassburg 1632 január 12-én lépi át a magyar határt Vereckénél. Innen 80 lovasból és 22 gyalogból álló magyar csapat kíséretében folytatja útját Munkács felé, ahol pihenőt tart s csak január 25-én indul tovább Huszt irányába, járatlan, meredek utakon. Husztról »a Máramaros és Erdély közt emelkedő zord és hozzáférhetetlen hegyek között folytattam utamat Deés felé — írja naplójában, amit Szamota fordított magyarra. — Az e célra kirendelt 800 ember az összetorlódott havat eltávolította, az erdőkön rést vágott és soha nem járt hegyeken utat egyengetett előttem, mivel a rendes utat az osztrákok cselvetései miatt el kellett kerülnöm. Szambortól a dési sóbányáig a

lovaknak nem sok hasznát vehettem a szerfelett mély hó miatt. Egy-egy szekér elé harminc ökröt fogtak; végre mindezen veszélyt és bajt kiállva, Deés városába érkeztem, hol Rákóczi fejedelem biztosai fogadtak és nagy lakomát rendeztek tiszteletemre, így tartott ez Gyula-Fehérvárig, hol február 9-én Kovacsóczy kancellár 80 lovassal és néhány kocsival elébem jőve, a fejedelem nevében üdvözölt.

A 16. és 17. századbeli utazás nemcsak hosszadalmas, fáradságos és veszedelmes, de meglehetősen költséges is. Bodoni István római utazása 15.000 aranyba kerül s Mária Kombierna, — aki Erdélybe menet Bécsből Gyulafehérvárig hat álló hétig utazik, — amikor elhagyja Erdélyt, 8000 arany útiköltséget kap. Az utazást főképp lassúsága drágítja, meg az, hogy nagy pénzeket kell megvásárolni a biztonságérzetet. Egész szolgasereg kíséri az előkelő utast, ezeket fizetni kell és útközben ellátni. A hat-nyolc hámosló meg a kísérők paripái temérdek takarmányt elfogyasztanak és az utasok szállása, étkezése is jelentős summát igényel. Még a szerény, kisigényű debreceni diák is 200 aranyat és 100 tallért kap a városi tanácstól, ha külföldi akadémiákra indul, pedig az effajta szegény fiú minden dénárt alaposan megnéz, mielőtt kiadná.

A felsőmagyarországi városok számadáskönyveikbe rendszeresen feljegyzik a hivatalos úton járók költségeit. Selmecbánya 1567-ben Sziléziából hoz papot magának Conon Lukács személyében. Az új pap Selmecre szállítása 230 forintjába kerül a városnak, pedig ebben az időben 13 forintért lovat lehet venni. 1597-ben Fischer Boldizsár lelkészt hat szekéren fuvarozzák Grácból Selmecre s ez az út már a város 550 forintját emészti fel. A bírák, követek és tanácsurak utazásai — habár nem is kocsin, hanem jobbára lovon járnak — ugyancsak sok pénzébe kerül a városoknak. Besztercebánya két követe 1513-ban 20 forint 50 dénárt kap országgyűlési költségre s 5 forintot útiköltségül. A debreceni 1570-ik évi városi jegyzőkönyv szerint a város érdekében kiküldött tanácsbéliék útiköltség fejében a következő átalányt kapják: Erdélyi útra 3 forint, budai útra 3 forint, szolnoki útra 1 forint 50 krajcár, Tokajba 1 forint, Szikszóra 1 forint, Ecsedre 50 krajcár. Igló város fuvarosa 4 forintot kap 1611-ben a kassai útért s ezért az összegért két jó

pár csizmát vehet magának s Kassán 2 dénárért vásárolhatja a tehénhús fontját.

Alaposan meg kell hát fizetni a kocsilovat s a magánfuvarossal történő utazás alig valamivel olcsóbb, mint a posta. Nem is használ kocsit csak a módos kalmár, a tehetős polgár, a zsíros ekléziák papja, a város költségén utazó elöljáró, no meg a saját fogatokkal parádézó földesúr. A kisenemes, a kispolgár, ősi szokás szerint lóháton járja az országutakat, a szegény ember meg — ha útra kényszeríti a sora — az apostolok lován poroszkál faluról-falura, akár az egész országon át.

Harmadik fejezet UTAZÁS A TÖRÖKVILÁGBAN

1.

A 16. század közepétől a 17. század végéig az Alföld és a Dunántúl csaknem teljes egészében a török birodalom szerves része. Mint ilyen, egy külön világ, amelynek más törvényei, más szokásai, más erkölcei vannak, mint a be nem hódolt területeknek. Az útonjáró is másmilyen bajokkal, nehézségekkel és veszedelmekkel találja szemben magát a hódoltságban, mint a királyi Magyarországon. A megszálló hatóságtól s a rendes török csapatoktól legtöbbször békével járhatnak ugyan az utasemberek, de mivel ez a másfél század csaknem szakadatlan harcokban telik el, — amikor egyfelől krimi tatárhordák törnek rá a hódoltság védtelen népére, másfelől meg a végvárak száguldó, nyargaló magyar vitézei rontják a török ellátási területeit s emellett kóbor martalócok, fosztogatók serege les a védtelenül járókra — bizony életével játszik, aki útnak merészkedik.

De nemcsak az ember, a föld is elvadul a hódoltsági részen. A végvárak mentén hatalmas területek néptelenednek el a szakadatlan rontás, pusztítás következtében s emellett úgyszólván az egész Alföld elveszti kultúrterület jellegét, felveri a gaz, a dudva, a fálvak jórésze porig ég, a vizek parttalanul terjengenek, óriási tavakká nőnek s pocsolyák, mocsarak, lápok, zsombékos fertők veszik birtokukba a Tiszántúlt. A sok kiöntés, a töméntelen állóvíz s az elvadult folyók alaposan megnehezítik az utazást s a legkülönbözőbb veszedelmeket tartogatják az utasemberek számára, akiknek nemcsak a martalócokat, portyázókat, száguldókat kell óvatosan kerülgetniök, hanem a vizek labirintusait is. Jó vezető nélkül nem is lehet keresztülmenni az

Alföldön. Aki megkísérelné, menthetetlenül beleveszne a lábba, rétbe, posványba. Vannak azonban szépszámmal útismerő emberek, akik vállalkoznak a biztonságos vezetésre. Takáts Sándor ekkép ismerteti az utasok kalauzolására vállalkozó »jó kemény emberek«, vezetők, útnyitó kísérők, kalauzok feleketét: »Ezek a próbált emberek ismerték legjobban az útutakat, a vizek járását, az utak csínját-bínját, a lápok rejtekhelyeit, a bárdos erdők tisztásait, a költöző helyeket. Ezek tudták a módját, mint kell a sűrű berkesen általvernük magukat, mint lehet a vitézek leshelyeit, a végházak és kastélyok veszedelmes tájékát jó módjával elkerülniök. Minden vidéknek, minden útnak megvoltak a maguk kalauzai. Egyik részük a bányavárosok tájait járta, más részük a dunántúli végházak vidékén volt otthon. Ezek a lápok veszedelmes rejtekeit járogatták, amazok a Bakony rengetegjét ismerték úgy, mint a házuk tájékát. Voltak, akik a kalmárokat, a kereskedőket és az árusokat vezetgették. Ezek viszont a Bécs, Buda, Kassa, Várad, Debrecen stb. felé vezető utakat ismerték jól. . . A hódoltság korában jó kenyérkereső mesterségnek tartották a kalauzságot, tehát sokan adták rá fejüket, jóllehet kimondhatatlanul veszedelmes foglalkozás volt az. A szanaszét kóborló török és magyar csaták népe ugyanis számtalanszor elfogta az utasokat. Ilyenkor a kalauz került legelőször bajba. Ugyanis őt vallatták elsősorban s ha hamisságon fogták őt vetették először kínra. S ha a kalauz katonákat vezetett, nyársba vonták vagy megnyúzták. A hódoltság korában kalauz nélkül senki sem indult hosszabb útra. Batthyány Ferenc bán 1548-ban útra szólítván öccsét, így írt neki: »Te is légy kész, idén (idején) keress régi úton járó jámborokat, kik tudják az földet.« Fogadtam esméig egy jó kalauzt — írja egy másik útra készülő — Kassáig az út bizonytalan voltáért. Zamaria Ferrandó főkapitánynak Veszprémből Bécsbe kellett volna utaznia. »A kalauzom azonban — írja ő maga — meghalt s így itthon kellett maradnom.« Batthyány Ferenc haza akarván utazni, előbb a feleségének írt, hogy a kalauzokat küldjék elé.«

A kalauzkodás sok embernek ad kenyeret s gyakran van rájuk szükség, mert amikor szünetelnek a háborúk, igen megélénkül a forgalom a hódoltsági területen. Szekeres- meg háta-

kalmárok, árus emberek, tőzsérek jönnek-mennek vásárról-vásárra, többnyire csapatostul, hogy biztonságosabb legyen útjuk s a révek, gázlók, átkelőhelyek, meg a pesti és esztergomi hidak tekintélyes forgalmat bonyolítanak le. A török birodalom más részeiből a Balkán népei: rácok, albánok, görögök, örmények, bosnyákok, bolgárok keresik fel keleti áruikkal a hódolt országrészt s Evlia Cselebi szerint a budai fürdőkbe Magyarországból, sőt a messzi Frensisztánból (Európából) jönnek kocsikon az emberek. A budai basához, a szultán helytartójához, meg a többi basa és bég elé sűrűn járul a hódoltsági nép: a városok, községek küldöttei viszik az évi adót, a külön ajándékokat, védelmet kérnek lakosaik vagy sokadalmaik számára, míg büntető ügyekben a basák törvényszékeit keresik fel a vádlottak, tanuk és vádlók. Sűrűn utaznak át a hódoltsági részen császári követségek, amelyek vagy Budára vagy Konstantinápolyba igyekeznek a »bécsi király« leveleivel vagy adójával, de külföldi utazók is megfordulnak a hódolt ország-részben.

A török nemhogy gátolná, de egyenesen elősegíti, megkönnyíti a kereskedők járását-kelését a hódoltságban s az egyéb utasok se igen panaszkodnak a török katonaságra vagy hatóságokra, inkább a kóbor martalócnépség miatt veszedelmes az útonjárás. Batthyány Ferenc bán a lator martalócoktól óvj a 1540-ben útnakinduló Kristóf öccsét, amikor így ír neki: »Ha fejedet szereted, kunt ne járd sehol. Ne gondoldj avval, hogy híre nincs martalócnak . . . Aféle lator nép hamar elérkezik; mert ő eféle emberre örömet les. Azért eszeden légy! Ha ki még is valahová, úgy menj, hogy ember legyen veled, hogy csalárdság ne történjék rajtad.« A rendes török katonaság egyenesen előzékenyen és udvariasan bánik az utas emberrel. Erről tanúskodik Forgách Mária levele az 1600-as évek legelejéről, amelyben a Turócból Kapu várába utazó főúri asszony leírja, hogy a törökök nemcsak, hogy nem bántották útjában, de egyenesen szolgálni igyekeztek neki, szekerét maguk emelték rá a kompra s figyelmeztették, melyik pestises falvakat kerüljön el. Az Ivánka Mátyáshoz intézett érdekes levél, amely elárulja, milyen félelmek és rettegések közepette adja valaki a fejét az utazásra ebben az időben, így szól: »Köszönetem után az úr Istentől minden jót

kívánok Kdnek megadatni. Én Istennek segítségével tegnap, úgy mint 12 óra közben jó egészségben és békével érkeztem ide Kapuba, fiam uram várába. Fiam uramat és leányomat azonképpen a kisasszonyt fiam uram szobáival egyetemben, hála legyen Istennek, jó egészségben találtam; noha elég iszonyú félelmes rettegéssel bocsáta el Ketek engemet Turóczból, de az a jó úr Isten mind másképpen fordította, hogy nem mint ott mondták nekem az emberek; mert ő szent felsége annyira meglágyította az török pogánynak a szívét, nem hogy engemet megbántott volna, sőt inkább szolgálni igyekezett és nagy segítséggel volt Esztergomnál az onnan kompon által való költözésben, úgy annyira, hogy magok a fő törökök, patyolatosok azok emelték szekeremet az kompra és által költözvén a Dunán, ott azo.n kértek, hogy bemenvén a városba hozzájuk és fölöstöközzen nálok, én meg mentvén magamat, hogy sietnem kell leányomhoz, azután bekísértettek az esztergomi városban és azon által menvén kísérőt adtanak, egy mérföldnyire Esztergomban való faluban ott szállottam. Onnan másnap tovább igyekezvén, ő magok megmondták az törökök, mely helyeken pestisben halnak köztök és azon kérték az uraimat, hogy arra ne vigyenek engemet. Ebből Kd meggondolhatja az úr Istennek én hozzám való nagy irgalmasságát és kegyelmét, hogy természet szerint való pogánnak és ellenségnek a szívét arra hajtotta az úr Isten, hogy énnekem nem árthatott, sőt énnekem szolgálni igyekezett.«

Brown Edward angol orvos, aki 1669-ben utazik át Magyarország megszállt részén, a Duna jobb partján haladva, ugyancsak egy szóval sem panaszkodik a törökre, csak a huszároktól fél, amíg az eszéki hídhöz nem ér, mert — mint mondja — ezek a huszárok csupa fosztogatásból, rablásból élnek s bátran megölhetik vagy kirabolhatják. A törököktől azonban mit sem tart, noha azokat is lopóknak és fosztogatóknak festik le előtte. A fegyveres kíséret vagy éppen útismerő kalauz nélkül utazót persze ezer veszély fenyegeti, meglesik, útját állják, kifosztják, legyilkolják zsákmányra éhes magyar vagy török-tatár népek, de maga a megszálló török katonaság inkább védelmezője, mint veszedelme a hódoltsági országúti forgalomnak.

Az útieszközök a hódolt országrészen ugyanazok, mint a királyi területeken. Kinek-kinek a vagyoni állapotja szabja meg, hogy gyalog, lovon, szekéren vagy kocsin jár-e, de igen kimagasló szerepet kap a hódoltság korában a hajó is. A legsűrűbben utazó kalmáremberek egyként használják mind az öt alkalmatlóságot. A háttas kalmárok gyalogszerrel járnak egyik vásárról a másikra s portékájukat nyalábban, butyorokban, bördöncében, puttonyban viszik magukkal. A vásárolni szándékozók jórésze ugyancsak gyalogosan keresi fel a sokadalmakat. A nevezetes szegedi meg debreceni vásárookra valóságos karavánokban vonul fel a Duna-Tisza-köz, meg a Tiszántúl népe. Amikor rosszabbodnak a közbiztonsági viszonyok a hódoltságban, a török még ortalomban is részesíti a vásárra igyekvőket. Így 1683-ban körlevelekben ígér a török jövet-menet védelmet a szegedi szentmihálynap-i vásárt felkeresni szándékozó kecskeméti, körösi, ceglédi, jászberényi és gyöngyösi lakosoknak s valósággal édesgeti és csalogatja a vásárló és kereskedő népet a sokadalmakon való részvételre. A pénzes kereskedők egyenesen jó, erős kísérelket kapnak a török basáktól, akik minden tőlük telhető módon felendíteni igyekeznek a kereskedelmet.

A tőzsérek és mészárosok szintén nem ülnek lóra, sem pedig szekérrre, amikor útra indulnak. Marhacsordáik után ballagva teszik meg a hatalmas utat Debrecenből, Kecskemétről vagy Szegedről Bécsbe, Auspitzba, Prágába vagy Velencébe. Legmozgalmasabb a debrecen—bécsi út, amely már ekkor a későbbi postavonal helyén halad Balmazújvároson, majd a Hortobágyon keresztül a csegei révig, onnan a Tiszán átkelve, Budáig. Budától aztán többszáz méter széles hajtóút vezet Bicskén át Bécsig: az úgynevezett »mészáros út«, amelyen százával, ezrével terelik a híres magyar vágómarhát a császárváros piacaira, meg a cseh és német városok állatvásárait. A hódoltság korában több város hírszolgálatát ezek az állandóan úton járó, mindenütt megforduló tőzsérek és mészárosok látják el s a török számára is sűrűn teljesítenek ilyen postaszolgálatot. A debreceni, szegedi és a temesvári mészáros céh postálkodása több évszázadon keresztül folyik s ezek az úgynevezett »mészáros-posták« viszik

városaik leveleit, üzeneteit, sőt nem egyszer küldeményeit Budára, Bécsbe vagy a közbeeső városokba s ugyanígy hordják a basák vagy bégek levelezését Budára, Szegedre, Egerbe, Debrecenbe, Temesvárra vagy máshová. Harsány túlkölés, ostorcsördítés és kurjongatás közepette vonulnak át a tőzsérek és mészárosok a falvakon és városokon. Aki a levélzállítással meg van bízva közülük, átadja a küldeményt a bírónak, vagy a török hatóságoknak, átveszi az elszállítandó anyagot, aztán ballagnak tovább a csendesen poroszkáló marha után. Szolgálatuk meglehetősen terhes és veszélyes. A török területen még úgy-ahogy biztonságban járhatnak, ha megfizetik a harmincadot, meg a különböző vámokat, de a királyi területen, különösen a 17. század vége felé, lépten-nyomon életükkel játszanak. A mindjobban elszaporodó kóbor martalócok, végbeli szabad legények, hajdúk és kurucok valósággal vadásznak a gazdag tőzsérekre és mészárosokra. Előfordul, hogy harmincöt szegedi mészáros közül egyszerre húszat vernek agyon a hajdúk, a Bécs felé vezető úton meg nem egyszer szabályos ütközetekre kerül sor a felfegyverzett tőzsérek és támadóik között. Ekkor már wette-netes mesterség« a tőzsérkedés elnevezése és fegyveres kíséret nélkül nem igen indulnak útnak a marhával. Debrecen városa is ez időben látja el fegyveres őrizőkkel a sokadalmakra járó kereskedőit s e védőcsapat felállításának költségeit utcák szerinti kivetés formájában hajtja be a lakosságon.

A tehetősebb kalmárok lovon utaznak s e lóháti kereskedők mellett a maguk dolgában járó emberek is egyként használnak lovat vagy kocsit. A ló ára hatalmas mértékben felszökik a hódoltság idején. A vezérekhez illő jó iramú »főlóért« ezer tallért is elkérnek s ugyancsak drága a kocsi meg hintó elé való sebesjárású ló is, de azért az évszázadokon át tartó háborúskodás sem tud teljes lóhiányt előidézni. Brown Edward 1669-ben több mint ezer lovat lát magában Szönyben, Báltaszék közelében meg nagyhasú, rövid lovakat, ha le is apadt hát lóállományunk a 16. és 17. század folyamán, teljesen még sem fogytunk ki belőlük. A lóra már csak azért is nagy szükség van, mert az utazás jelentős részben tengelyen történik s egészen különleges esetnek számít az olyasmi, hogy például Horváth Péter komáromi naszádos vajda 1576-ban lóháton futja be a Konstanti-

nápoly—Regensburg közti egész hatalmas utat. A kalmárkodó árus emberek legmódosabbja szekereken járja a vásárok útját. A soproni, debreceni, kassai szekeres-kalmárok kirakodásra is használt kalmárszekerei nagy sokadalmak idején seregestől jelennek meg az országutakon, éppúgy, mint az áruszállítással foglalkozó szegedi nagykocsisok, akik Bécsben, Pesten, Krakóban, Bukarestben és Nándorfehérváron egyként megfordulnak szekereikkel. A debreceni, szegedi sósszekerek, meg a szepesi vásznas társzekerek mellett jellegzetes törökkorabeli szekérfajta a fedett költöző-szekér, amely a török hadjáratok idején ezrével szállítja a menekülő népet biztonságosabb égtájak felé.

A hódolt városoknak és falvaknak állandóan kéznél kell tartani szekereket és kocsikat a török hatóságok részére is. Ha a basa vagy valamelyik alantas tisztviselője körlevelet intéz a kiszemelt helységek bíráihoz, lóhalálban útnak kell indítani a megfelelő számú járművet a kijelölt helyre, különben fejével játszik a bíró, meg az előljáróság. Tihája Musztafa 1683-ban például ezzel a körlevéllel fordul a dunatiszaközi helységek bíróihoz: »Mi a hatalmas és méltóságos Budai Vezérnek, Ibrahim Passának minden dolgaiban főgondviselője, és Parancsoló Tihája Musztafa Bék In. Eng! Ócsa 1 szekér; Üllő 1 szekér, egy kocsi; Monor 1 szekér; Czegléd várossá 2 szekér; Kőrös várossá 5 szekér; Kecskemét várossá, Szkirály, Szlőrinc 9 szekér; Böld 1 szekér. Ti várossi és Falussi Bírak esküttek látván ezen méltóságos czimeres levelemet, erőssen parancsolom, az tábori szekerek Passa alá mingyárt jöjenek, három holnapi éléssel, jó erős szekerek kocsik legyenek, négy-négy ökör az szekér mellett, három jó lovak az kocsi *előtt*, jó kerekei, létrái, saraglyái, kassai legyenek mind szekérnek kocsinak; fűró, balta, kasza rajtok, jó szakállós szekeresek kocsisok, az jövő Csütörtökön az Olaj bék sátoránál legyenek, mert valaki ott nem lészen az napra, jaj annak az Várossi és Falussi Birónak. Szemeteket úgy nyissátok, fejeteket féltétek erőssen parancsolom. Dat. Budae 14 Juny 1683. Idem qui supra.«

A szekér és kocsi között tehát a török is különbséget tesz, a szekér elé négy ökröt, a kocsi elé három jó lovat parancsol. A kocsi alatt az a könnyű fakószekér értendő, ami Mátyás kora óta szakadatlanul használatos a magyar földön. A hódoltság

korának is ez a kocsiszerű, vasalatlan szekérfajta a legnépszerűbb közlekedési eszköze. Az Alföld úttalan útjain minden nehezebb jármű a sárbaragadás vagy a homokbasüllyedés állandó veszélyének van kitéve, egyedül a fakószekér tud megbirkózni ezekkel a nehézségekkel, mert igen könnyű voltánál fogvakerekei nem mélyednek túlságosan a talajba. Rendszerint három ló van előtte s a kocsis — akkori nevén szekérvezető — nyeregből hajtja őket. Brown Edward így ír ezekről a szekerekről: »Mint-hogy Magyarországon szép és nagy rónák vannak, igen kényelmesen lehet utazni bizonyos fedett kocsikkal, melyek a kocsison kívül két embert visznek. Ezekbe két, három vagy négy lovat is befognak és bennök igen kényelmesen lehet feküdni, így utaztam Budától Belgrádig a nagy rónaságon és a szép zöld mezőkön keresztül.« A budai basa kincstartója ugyancsak az ilyen háromlovas könnyű kocsit tartja a legkényelmesebb járműnek. Szeretik is Buda várában a debreceni fakószekeret, minden évben elvárnak néhányat ajándékként s arról is tudunk, hogy 1629-ben két legényt fogad fel Debrecen városa abból a célból, hogy Budán a basa kocsijának vezetőit betanítsák.

3.

A könnyű fakószekereket használják Debrecen, Kecskemét és Szeged városok polgárai és előljárói, ha privát dolgaikban, avagy a város ügyében útra kelnek Budára a basához, Erdélybe a fejedelemhez, vagy Konstantinápolyba a magas portához. (A kecskemétiak még csatázni is kocsin mennek. 1600-ban a fosztogató tatároknak hét kocsin erednek utánuk a kecskeméti polgárok s mikor utóíérik őket a kerekegyházi pusztán, leszállnak a kocsikról, szétverik a tatár hordát s heves harc után megszabadítják a kecskeméti és körösi foglyokat.) A hódoltság másfél százada alatt szakadatlanul tart a szegedi, debreceni meg kecskeméti tanácsbeliek, szenátorok, esküdtek jövemenése. Vagy adót visznek, vagy adóelengedés ügyében járnak, vagy pedig oltalmat, segedelmet kérnek városaik számára a pusztító, fosztogató tatárhordák ellen. Zoltai Lajos a főbírói számadások alapján részletesen közli a debreceni tanácsbeliek utaz-

gátasaira vonatkozó adatokat. »A debreceni tiszteletes tanács két-három tagja mindig úton van, — írja Zoltai — szekéren vagy lóháton, jó és rossz időben, télen-nyáron. Most Kolozsvár, vagy Szeben környékén, máskor Szolnok—Buda között, Kassa, Pápa vagy Pozsony táján, sőt Stambul felé poroszkálnak a szenátor urak« — többnyire háromlovas kocsival, elvétele lóháton. 1611-ben százhatvanhárom utat tesz meg hatvan debreceni esküdt, szenátor vagy bíró, 1612-ből százhuszonhét, 1617-ből pedig száztizenegy utazást említenek a főbírói számadások. Leggyakrabban Váradra és Szolnokra utaznak a debreceni kiküldöttek, de megjárják Bécset, Krakkót és Stambult is. Az 1682-dik évi városi évkönyv tanúsága szerint egy Magyarai Ferenc nevű tolmács tizennyolc esztendő alatt tizennégyízben kalauzolja a város kiküldötteit Stambulba és más törökországi városba, két ízben Bécsbe, nyolc ízben Budára, öt ízben Egerbe és huszonkét ízben Váradra. De a kisebb községek előljárói is gyakran kelnek útra, hogy falujuk számára oltalmat, protekciót szerezzenek. A biharmegyei kis Sáp község vezetői valóságos diplomaták s a bíró, néhány előljáró társával; 1667-ben még Drinápolyba is ellovagol, hogy oltalomlevelet szerezzen a török császártól a váradai basa adószedői ellen.

Az útra indulók — jövés-menésük biztonságosabbá tétele érdekében — igyekeznek minél hatásosabb oltalomlevéllel *ellátni* magukat. A török basák, bégek és agák kezétől származó sok ilyen útlevelel maradt ránk, melyek figyelmeztetik a falusi kádikat és más hivatalnokokat, valamint az »útfélen járó vitéz ozmán harcosokat«, de a száguldozókat és portyázókat is, hogy az oltalomlevél birtokosával semminemű bántást, méltatlanságot ne míveljenek. Tekercsi Kovács János 1686-ban az alábbi szövegű »Úti levelet vagy Passust« kapja Fényes Szulejmán vezirtől:

Törvényes útlevelel. A császári táborbul Kecskemét felé vezető úton lévő Kádik, eszéki Emirek, falusi zabtik s más hivatalnokok! — Ezen császár dolgában küldött két egyént minden helyen és réven szabadon bocsássátok, azon kívül se portyázó, se más hadaknak bántani ne engedjétek, hogy a határon szerencsésen átjussanak. iogy. Dzilhidzse 17 (= 1686. Nov. 4.)

A Kőrösön meglepedni szándékozó vacsi papnak és embe-reinek ilyen oltalomlevelet ad Abdi budai defterdár:

Úton s útfélen járó vitéz ozmán harcosok! A legszívélyesebb hangon adom tudotokra: hogy a vacsi pap embereivel együtt Kőrös nevű városban szándékozván megtelepedni; tőlünk útlevelet kért. Hogy útjában ne gátoltassék s méltatlanság ne érje: mi ezen iratunkat adtuk neki. 1062. (1562)

Dzsáfer pasa, Nándorfehérvár helytartója állítja ki Kőrös város adóvivő követei számára ezt az útlevelet:

Ti, kik Iszlám serege részéről száguldozok és portyázok vagytok!

Értéstekre adatik, hogy Kőrös városának lakásai ide jöttek, s a múlt évi fejadót kifizették s innen városukba visszaküldettek. A nevezettek személyén tehát, szekereiken és állataikon, valamint a városbeli lakosokon valami módon bántás ne történjék. A rendelet szerint cselekedjete. Kelt 1686-d. Július 22-dikén. Felül a nagy pecséten: Bízom teremtömben, Dzsáfer szolgája.

Az 1685-ben Pozsonyba menő kecskeméti küldöttek részére már csak ilyen néhány sort ad Abdi basa: *Kecskemét városából egy pap és két jobbágy Pozsonyba megyén, — útjok közben őket senki se akadályozza, iogó. Redzseb 12. (1685. Június 14.)* Túl-ságosan nagy védelmet persze nem nyújtanak ezek az oltalom-levelek. Még magának a török császárnak magas pecsétjét sem igen respektálják. Pente Máté, Túri Szabó János és Tóth Lőrinc debreceni tanácsbeli embereknek életükbe kerül, hogy bíznak a szultán oltalom-levelének védelmében. Útjukat, melynek során áldozatul esnek a tatárnak a köz szolgálatában, így írja le Barta Boldizsár krónikája: »A török igája igen megnehezédék e városon 1617-dik évben; azért előljáróink (a fejedelem jóváhagyásából) két tanácsbelit, úgymint Csongrádi Jánost és Torma Miklóst egy szolgálival és egy kocsissal elküldtek Konstantinápolyba a császárhoz, kik a szultántól kívánt választ nyerve, út jókat békével végzik, és haza jönnek. A török császártól nyert ezen oltalom-leveleket elküldik Budavárába Pente Máté, Túri Szabó János és Tóth Lőrinc tanácsbeli emberektől, kik, hogy a leveleket megadák a basának, az is jó válasszal bocsátja ugyan őket el, de alattomban tatárokat küld utánok s azok által a leveleket elraboltatván, megöleti az ártatlan tanácsbélieket, — kiknek aztán néhány nap múlva hozták haza bűzhödt holt testeiket temetésre.«

A 17.. század folyamán kilenc debreceni vezető férfiú vesztí életét hivatalos úton jártában: Borzán Gáspár, Csalánosi István, Ignáth András, Oláh István, Pente Máté, Szappanos Takáts János, Tóth Lőrinc és Túri Szabó János tanácsbeliek, valamint Vígkedvű Mihály főbíró. Érthető hát, ha nagy aggodalmak és félelmek közepette kelnek útra a hivatalos küldöttek s az egész város könyörög érettük, hogy szerencsés útjuk essen. Amikor 1683. év tavaszán a debreceni főbíró Komáromi István, valamint Bartha Boldizsár, Csatári Bálint, Csontos István és Bernát János előljáró uraimék hat szekéren s három ajándék kocsiival Kara Musztaf a nagyvezér köszöntésére sietnek, »a városon kívül Felvinczi Sándor prédikátor és Szilágyi Márton professzor szónoklatai mellett tanácsbéli- és közrendűek buzgó könyörgések után szép áldással bocsátattak el a követek útjokra« — ahogy Szűcs István Debrecen város történelmében feljegyzi.

Hogy milyen gyötrődéseken s veszedelmeken esnek át a város dolgában utazók s hogy mennyire a teljes bizonytalanság vár rájuk, mihelyst túljutnak a város gerádján, bizonyítja annak a fényes küldöttségnek a sorsa is, amely 1658-ban indul el Debrecenből Küprili Mehemed nagyvezérhez. Négy szekéren, puskás emberek védelme alatt utazik Ignáth András második bíró vezetése alatt a négytagú követség s Jenő alá, a nagyvezér táborába szerencsésen el is jutnak. Itt azonban azzal bízta meg őket Küprili nagyvezér, hogy vigyék el leveleit az Erdély felé útban lévő tatár khánhoz. Hiába kérlelik a nagyvezért, hogy ne kényszerítse őket ilyen vészteljes útra, a nagyvezér hajthatatlan s Ignáth Andrásnak, Hegyesi Nagy Péternek és Balyk Andrásnak el kell indulnia Erdély felé. »Mikor a tábortul még csak is egy mértföldre jártak volna; a szemközt rajok jövő sok török és tatár miatt a szoros utakon a menetel is igen szaporátlannak mutatkozik — közli Szűcs István. — Néhány velők szemben találkozó tatárok még életöket is el akarák a szegény nyavalyádsoknak fogyatni; azonban más magyarul értő törökök, jó fizetésért maguk közbenvetése által megmentek ezúttal az ő életüket. Megbérelvén azért a törököket a szerencsétlen követek, serénykedtek a kiadott parancs szerint útjukat folytatni. A kísérő törökök azonban észlelvén, hogy a szemközt jövő ele-

gyes nemzetbeli hadak miatt békével nem járhatnak el vállalatokban, lassanként elódalogtak a szegény követek mellől, s azokat mint bárányokat éh farkasoknak hagyták martalékul. Ekkint a nyomorultaknak, mégcsak életben maradhatásuk felőli reményük is elenyészvén, ők elébb szekereiket az útból kitéríték, majd minden vagyonukat, járműveiket, lovaikat is oda hagyják, csak egyedül fejöknek találhatnának oltalmat. Külön-külön elszakadozva bujkálnak azért az erdőségekben; aholott is egyik tanácsbeli, úgymint az ártatlan Ignáth András, Debrecen városának akkoriban második bírása, útitársaitól elhagyatva, a kegyetlen pogányság által minden kímélet nélkül megöletett. A többi követ társak pedig az erdőkben éhen, szomjan bujkálva, éjszakai lappangással keresgélték Várad felé az utat, hogy — nagy nehezen megszabadulva — haza találhatnának. S ekkint elszéledvén, ki egy, ki más napon vetődtek ki Váradra az erdőből.«

Végrendeletelhagyás nélkül nem is igen eredtek útnak a városi küldöttek 3 akkor is ketten-hárman mennek s jól felfegyverkezve, hogy ha kell, karddal vágjanak maguknak utat. Költségeiket a város viseli. Zoltai Lajos megállapítása szerint »a követek és az őket hordozó kocsisok útiköltségül, fáradságuk jutalmául esetről-esetre, rövidebb utaknál előre meghatározott, hosszabb és kárvallással járt utaknál pedig az alkalomhoz mért díjazást kaptak. A tanács 1570-ben a város dolgában tett útszolgálat bérét így állapította meg: Erdélybe, Budára 3—3 írt, Szolnokra, Kassára x írt. 50 pénz, Egerbe, Diósgyőrbe, Szathmárra 1 írt, Tokajba és Eesedre 50 dénár. — Villás, István, Aranyos Balázs, Torma Miklós és Szűcs László 1611 december 14-én Budára mennek 1000 írt. sommaadóval útiköltségük így alakul: maguk személyére szolgálataikért felvesznek 25 forintot, Pesten, Budán, Szolnokon gazdáknak fizetnek szénáért, abrakért, gazdálkodásért 43.50 forintot; magukra elköltöttek még egy hónap és két nap alatt 49.02 forintot. A kísérő legények szolgálata 7 írt. összesen útiköltségük 160 írt. 52 dr. Ennyi pénzen akkor Debrecenben bármelyik mellékutcában közepes, minőségű házastelket lehetett szerezni. A következő év őszén, októberben, az új szolnoki bég, Hasszán kezébe kellett fizetni az esedékes summát, 1000 forintot. Az erről kapott

nyugta előmutatása végett Aranyos Balázs, Ötvös Pál és Villás István Szolnokról tovább hajtanak két kocsin Budára. Három hétig vesztegelnek itt; ezalatt élelmezésre és egyebekre 133 frt-ot költenek el. Kocsisaik, Arató és Cserepes, együtt 35 frt-ot kapnak.«

Amikor 1617 januárjában Csongrádi János és Torma Miklós tanácsbeliek Konstantinápolyba indulnak, hogy oltalomlevelet szerezzenek a szultántól a portyázó törökök és tatárok féktelen fosztogatásai ellen, Kéve váráig Cserepes János kocsis fuvarozza őket, aki ezért az útért 5 forintot és 25 dénárt kap. Kévétől lóháton folytatják útjukat a követek Konstantinápoly felé. »Torma Miklós alá a főbíró úr vett lovat 20 forintért, pár csizmát is az útra 10 frt. 50 dénárért — jegyzi fel Zoltai. — Csongrádi a maga paripáján utazott; ezért ő 15 forintot kapott, meg egy vég aba- és négy sing baradlai posztót. Költségre elvittek 350 forintot. Hazaérkezésük után Csongrádit szolgálatjáért 20 forint készpénzzel és adójára 15 frt. cédulával, Torma Miklóst 5 frt. adóengedménnyel jutalmazták.«

Ugyancsak Zoltai közli az erdélyi országgyűlésekre, valamint a magyarországi részekre utazók költségeit. Az 1611 augusztus 24-re Nagyszébenbe összehívott országgyűlés debrecen követei: Bacsó János és Gyulai János 38*50 frt. útiköltséget kapnak, a kocsis Both Pál 20 frt-ot. 1612 június 20-án a gyulafej érvári országgyűlésen Tholnai Imre deák és Dániel deák útiköltsége 45 frt., Gergely kocsisé 17 frt., szénára külön 3 frt. 1617-ben a kolozsvári mindenszenteknap diétára ötvös István és Thotfalusi Mihály mennek el. Kapnak ezért 38 frt-ot. Kolis Mihály kocsis 16-ot, a kísérőül rendelt erdőkerülő pedig szolgálatjáért 1 frt-ot. — Juhos János szenátor 1612 június 22-én egyedül indul el — saját szekeren — Pozsonyba Török Jánoshoz, a szent györgynapi földesúri adóval. Költsége 45 frt. Tóth Mihály és Gyulai János 1611 július 25-én Kassára mennek, palatínus urunhkoz, Thurzó Györgyhöz ajándékokkal. Cserepes Péter és Arató Máté kocsisok viszik őket. A két szenátor költsége 10 frt, a két kocsisé pedig 16 frt. Ugyanezen évben valamivel előbb, június 6-án Gyulai uram Miké Jánossal Eperjesre indul, hogy az ottani oktáván, a nyolcados törvénykezési napokon a város dolgait eligazítsák. Kettőjük úti-

költsége 16 frt. Gyulai maga lévén a kocsis, ezért külön 6 forintra érdemesült. A fejedelem 1617 június 20-án Krakkóba küldte bevásárlani erdélyi Hatvani Istvánt. Kocsist alája Debrecen rendelt és fizetett a kocsisnak 45 frt-ot. Máskor meg Aranyos Mátyás a fejedelemasszony Károlyi Zsuzsanna szüni való sok fehérített fonalát viszi Bártfára. Útiköltsége 11 frt.«

Kecskemét városa is sokat költ közügyben járó polgárainak utazásaira. Igaz, hogy nagyobb utaknál a gazdák adnak sor szerint lovakat a város szekere elé, de azért a kiküldöttek útiköltsége állandóan szép summát tesz ki. 1598 év tavaszán, amikor Angyal Fábián előljáró és ördög Péter közpolgár Zombor tájékára a török szultánhoz utazik, 2 aranyat és 3 forintot kapnak útiköltségül. 1599. évben Kürti Miklós, Nagy Lukács, Olasz Ferenc és Kőrös István, akik a harács-adót Budára beviszik, 10 forint útiköltséget kapnak. (Ezidőben egy tehén ára 6, 10, 12 forint, egy sertésé 50, 60 pénz s egy pár deli száras csizmát 2 aranyért jót ad a mester. Egy forint pedig nem több és nem kevesebb 100 dénárnál vagy pénznél s egy aranyat 180 dénárjával számítanak.) Ormány Márton uram, amikor oskolamestert hozni megy Döbröcönbe, 4 forint útiköltséget kap, ugyanennyit a főbíró Budára mikor indul, míg a szolnoki út költsége 1 forintnál nem több. Király István, hogy 1600 februárjában Pesten jár a város dolgában, 75 pénzt kap költségére s ez az összeg négy kaszás napszámának felel meg. Ugyanennek a Király Istvánnak egy aranyat adnak a kézibe, amikor Budára megy küldetésben, Méhes Mátyás 3 forintot kap ugyanerre az útra, viszont amikor a főbíró úr indul Budára, 6 forint 74 pénzt vesz ki a vámos ládából. Igen nagy költséggel jár Angyal Fábián és Nagy György nándorfehérvári útja, akik a nagyvezérhez küldetvén, 50 forintokat tesznek zsebre. Már a szegedi út lényegesen olcsóbb. Mikor 1601 tavaszán a bíró három polgárral Szegedre megy, összesen csak 1 forint 75 dénárt költenek, alig három sertés árát.

A sok járás-kelés, jövés-menés főképp azért emészt fel temérdek pénzt, mert az útonjáró polgárokat gyakran ejti rabságba a tatár vagy a magyar hajdú s ilyenkor olyan tetemes váltságdíjat kell kiizzadnia a városnak, amiből három-négy

nagy út költsége is kitelne. Amikor a budai úton járó Körös Istvánt és társait elfogja a portyázó tatár, 165 aranyon váltja ki őket Kecskemét városa. De a hajdúk sem igen adják alább. Király István, Kiss István és Karácson Máté uraimék, akik a velük lévő Musztabég őrző tatárral együtt a magyar hajdúk rabságába esnek, kerek 200 forint váltságdíj ellenében nyerik csak vissza szabadságukat. A hajdúktól bizony a küldöttek védelmére városi szolgálatba fogadott *őrző tatár* sem menti meg az útonjáró tanácsbelieket, de még a vad krími tatároktól sem mindig, pedig egy-egy ilyen Musztabég »kommenciója« szintén alaposan megterheli a közpénztárt. Ha mindehhez aztán hozzászámítjuk azokat az összegeket, amiket a köz szolgálatában áldozatul esett polgárok hátramaradottjai kárpótlásául, vigasztalásául akár készpénzben, akár adóelengedésképpen kifizetnek a városok, akkor látjuk, milyen hatalmas summa pénzbe kerül csak egy-egy rövidebb utazás is a hódoltság korában.

4.

Az országúti forgalom kiegészítőjeként jelentős szerepet kap ezidőben a hajó. A vízi út nemcsak biztonságosabb, hanem lefelé ereszkedőben olcsóbb is, mint a ló, amelynek mind feljebb és feljebb szökik az ára s jó, sebes iramú hátságparipát, meg kocsiba illő hámoslovat nem is mindig lehet kapni. A hajózás művészetét viszont egyre nagyobb tökélyre viszik mestereik, főleg a kitűnő komáromi naszádosok, de a hajók is mind több kényelmet nyújtanak s már nem otromba, nyitott dereglyék, hanem gyakran valóságos fényűzéssel berendezett, fűthető termekkel, hálószobákkal, konyhával ellátott előkelő alkalmatosságok. A hódolt és királyi területek egymásközi forgalmában szívesen is használják a hajót az utazók, katonák, követségek s a kereskedők is. Az erdélyi meg szegedi, debreceni kalmárok szekereken utaznak fel Bécsbe s mikor kicserélték áruikat, szekeresül hajóra szállnak s úgy ereszkednek le Vácig, ahol mindent partra raknak s tengelyen haladnak tovább.

Igazi nagy forgalom azonban követjárások idején van a Duna hátán. A hódoltság másfél százada alatt sűrűn járnak

Bécs—Buda, illetve Bécs—Konstantinápoly között a német, magyar, török, tatár meg perzsa követek. Üzeneteket, panaszokat, követeléseket, parancsokat kézbesítenek, vagy adót és ajándékot visznek s nem egyszer egész hajókaraván kell a többszáz főből álló követség ide-oda szállításához. A császári követségek, ha Budára tartanak, az egész utat hajón teszik meg lefelé, de hajójukon, vagy akár külön dereglyén, paripákat visznek magukkal s lóháton térnek vissza Bécsbe. A Konstantinápolyba igyekvő császári követek Komáromig vagy Esztergomig ereszkednek le hajón s onnan lovon meg szekéren haladnak tovább. Előfordul, hogy Buda érintésével utaznak a portára, de hajót Budán túl igen ritka esetben használnak.

A követségek akkor kelnek útra, ha megkapják a töröktől a hitlevelet, ami biztosítja bántatlan járásukat a hódoltságon át. Musztafa budai basa 1569-ben például az alábbi magyarulvű hitlevelet küldi Bécsbe, Trautson János főudvarmesternek, a portára indítandó császári követ számára:

Mi Muztaffa pasa . . .

Tekintetős és Nagyságos úr nekünk tisztelendő barátunk köszönetünk és barátságunk ajánlásának utána; Mivel hogy te nagyságod kívánná a mi hit levelünket, ki mellett bizvást mernétök egy hü ember ötöket Edvardust az mi kegyelmes urunk portájára bocsátani, az nagyságod kívánsága szörint, aggyuk az mi hit levelünket, kiben fogaggyuk az mi hitünkre tisztosságünkre és embörségünkre, hogy valamennyi magával akar jönni lovastul, marhástul, bizvást jöhet mindönök bántása ellen felelünk; kinek nagyobb bizonyosságára és erősségére aggyuk az mi szokott pecsétiünket; Isten éltesse nagyságodat: Dátum Budae 16 die novembris anno Dni 1569.

A hitlevél vétele után a követség hajóra száll s megindulnak lefelé a nagy vizén. Ha Budán át haladnak, Komárom után török hajóra szállnak át vagy török naszád veszi vontatókötélre hajójukat, esetleg csak díszkíséretet adnak a törökök. I Nyáry István, mikor 1582 tavaszán Konstantinápolyba indul fényes követség élén, hajón száll alá Izsáig, ahol a kísérő komáromi vízhajdúkat török naszádások váltják fel s ők vezetik el Esztergomig. Budára érkezve; Ali basa kalauzt és védő kíséretet ad Nyáry mellé s egyben levéllel értesíti a császárt, hogy követét

illendően fogadta s embereivel tovább kísértette. Ezeket írja többek között Rudolfnak a szultán budai helytartója:

»... Meg hozza minekünk az fölségöd hú emböre, az Nagyságos Nyáry István az fölségöd leveleit. írja fölségöd hogyutaiban minden jó gondviseléssel mellette lennének, békével juta hozzánk tisztösséggel és embörséggel minden hozzátartozókkal fogadtuk, azonképpen tisztösséggel bocsátottuk 16 die May 9 órán, és emböreink által kísértettük; mi is hasonlatos képpen kívánjuk fölségedtől, hogy mikor azmi embörünkis fölségödhöz jutand, minden gond viselője legyen fölségöd, kiben nincsenis kétségünk. (Buda 1582, május 17.)« Nyáry uram ezalatt már Belgrád feié poroszkál s június közepetáján épségben meg is érkezik Konstantinápolyba.

Báró Vratiszláv, aki 1591 esztendőben Kregwitz Frigyes császári rendkívüli követ kíséretében Bécsbői Konstantinápolyba utazik, bőséges leírást ad október másodiktól november 27-ig tartó útjukról. Vratiszlávék 1591 október másodikán szállnak hajóra Bécsben. Fischamend városában két napig időznek s október 4-én megérkeznek Komáromba. Innen egy embert elküldenek Mahomed esztergomi béghez, hogy küldjön számukra megfelelő vízi járművet. Két napig várnak, amikor híre jön, hogy a török hajók megérkeztek a szokott helyre s várnak rájuk. Még aznap elhagyják hát Komáromot s 300 katona, valamint 50 huszár kíséretében 15 hajón megindulnak a találkozás helyére. A magyar hajók mindegyikén három ágyú és 25 katona van és sokfajta zászló meg lobogó. tNéhány órai hajókázás után végre megpillantottuk a tíz hajóból álló török fedezetet — írja Vratiszláv, Szamota fordítása szerinti útleírásában. — A török hajók a mieinkhez hasonlók voltak, csakhogy rajtuk egy-egy ágyú volt; a parton 100 török lovas állott; mihelyt hajóinkat megpillantották, lovaikat megsarkantyúzva, sebesen vágatva azon helyhez ugrattak, hol hajóinknak ki kellett kötniök. Kregwitz úr ekkor megállította hajóinkat, partra szállott és a törökök részéről barátságosan üdvözlötetett, sőt nemsokára velük együtt ebédhez ültünk ... Ebéd után búcsút vettünk kíséretünktől és török oltalom alá jutottunk. Hajóinkat az övéikhez kötötték és Esztergomba vontattak. Itt Mohamed szandzsák három janicsárt adott

mellénk őrsegül. . . Már öreg este lett, midőn a fenn írt módon először léptünk török területre, ennél fogva ő csász. felsége megbízását nem jelenthettük be formászerűleg, mind azáltal hússal, tojással és tyúkkal bőven megvendégelték bennünket, ekkor kellett először szőnyegen ülve étkezni és tollágy hiányában ekkor háltam először matracon.«

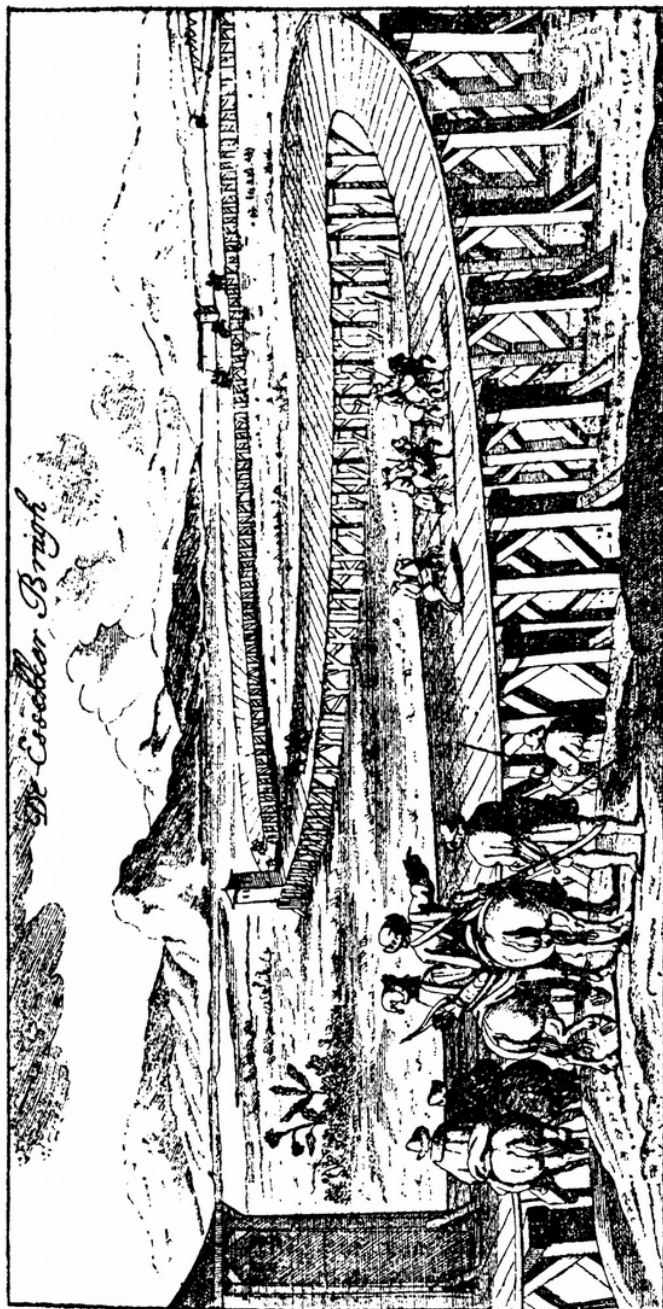
Október 8-án, ebéd után indulnak tovább Esztergomból a számukra kirendelt öt hajón. Visegrádot jobbról, Marost balról maguk mögött hagyva, szürkületkor érkeznek meg Váczra. Másnap, 9-én tovább indulnak s három óra múlva megpillantják Budát. »Midőn már mintegy félmérföldnyire voltunk a várostól, — jegyzi fel Vratiszláv — a budai pasa zászlókkal díszített, 12 szép hajón elénk jött, e kis csapat közelünkbe érve, üdvölvést tett, melyet mi szintén viszonzottunk. Gyönyörű látvány volt, midőn ennyi hajó összegyűlt, ide-oda mozgott és a számtalan színes lobogóval, valamint pompás takarókkal feldíszítve tündökölt. Ily kiváló tisztelgés után a pasa bőven ellátott bennünket étellel és itallal, azután janicsárokat rendelt mellénk fedezetül.*

Három napig mulatnak Budán Vratiszlávék, miközben megszemlélik a nyomorúságos állapotban lévő várost és a várat, meg a híres fürdőket s 13-án délután indulnak tovább. Az éjszakát a hajón töltik s másnap estére Kis-Paksot érik el. Itt kiszállnak, a faluban éj jeleznek. Október 15-én Nagy-Paks mellett haladnak el, míg este Tolnán kötnek ki. Másnap Szeremlén térnek éjszakai nyugovóra, október 17-én pedig Bezdán faluban éjjeleznek. »18-án csak délelőtt tíz órakor folytathattuk utunkat — meséli Vratiszláv — ennek oka az volt, hogy elindulásakor a kocsikat és lovakat szállító hajó zátonyra jutott és csak nagy ügyel-bajjal volt kiszabadítható, ugyanis három kis hajónak kellett kihúznia. Az éjszakát az itteni kellemes folyószigeten töltöttük.« 19-én Erdőd mellett hajóznak el, estére Vukovárhoz érnek s 20-án Péterváradon hálnak meg. 21-én Karlócza és Titel városa mellett elhaladva, 22-én reggel megpillantják Belgrádot. Négy nap i időzés után, 27-én folytatják útjukat a hajókról lehozott lovakon és kocsikon s kerek egy hónap múlva, november 27-én, megérkeznek Konstantinápolyba. Budától Belgrádig kilenc napig utaznak, míg a teljes,

Bécs—Konstantinápoly közti utat négy nap híján két hónapig teszik meg.

Ugyanezen az útvonalon halad a Szelepcsényi György által vezetett külön követség is, 1643-ban. Hajón ereszkednek alá Esztergomig. Itt már várja őket a török a követeknek kijáró üdvövésekkel és muzsikával. Naszádos díszkísérettel folytatják útjukat s március 16-án érkeznek meg Budára. Tizenkét nap múlva, 28-án, már Belgrádban vannak Szelepcsényiek, akik innen lóháton és szekeren utaznak tovább s Konstantinápolyba április 23-án érkeznek meg. A török fővárosból június 8-án indul vissza Szelepcsényi kanonok s harminchét napi utazás után, július 15-én éri Buda várát.

A Konstantinápoly felé tartó utasok Nándorfehérváron túl soha nem használnak hajót, sőt legtöbb esetben már Budán szekerre vagy ló hátára szállanak át a vízi járműről s az országúton folytatják útjukat. Brown Edward, amikor 1669-ben Bécsből Larisszába utazik, Pozsonyon, Győrön és Tatán át ér Komáromba, ahol huszonnégyvezős hajóra száll. A török-magyar határon, Mócsnál, a török veszi vontatókötélre hajóját és — mint írja — jó gyorsan haladnak lefelé a tizennyolcvezős gályával. Budán kényelmes, nyitott kocsira ül át az angol orvos s az országúton (amely ma is pontosan ugyanazon az útvonalon halad) utazik tovább Erd, Ercsi, Adony, Földvár, Tolna, Báltaszék, Szekcső, Mohács, Baranyavár, Dárda, Eszék és Vukovár érintésével Száva-Szent-Demeterig (Mitrovicza). Itt lóra ül s Szerbia földjén nyeregben halad keresztül. A jó szemű angol utazó Bécstől Belgrádig haladtában öt nagy hídon megy keresztül s ezek szépségéről és erősségéről igen lelkesen számol be útleírásában: Esztergom és Párkány közt a Dunán igen szép hajóhid van, — írja Brown — ez az első, melyet a bécsi nagy fahíd után láttunk. Ennek elkészítéséhez több mint 2000 fatörzset használtak fel. Minthogy az itteni lakosok a hajóhidak kényelmes voltáról meggyőződtek, a hajóhidakat oly ügyesen állítják össze, hogy a kis és nagy hajók egyaránt könnyen áthaladhatnak, mivel gyorsan átjárást nyitnak nekik. Aki e hajóhidakat látta, nem fog többé csodálkozni a roueni és gronoblei hidakon. Pest és Buda közt van a legszebb hajóhid, melyet valaha láttam. Kalocsánál, a hajdani érseki város-



A törökök nagy hídjá Eszék és Dárda között

(Korabeli rézmetszet)

nál is van hajóhid. Vukovár mellett a Vuka-folyón szintén szép híd visz át, azonban mindezeket felülmúlja az Eszéknél a Dráván és a mocsarakon épített híd. Ez körülbelül két mérföld hosszú, öt tornya van és igen jó karban tartatik. Ívenként 9 vagy 10 fatörzsből álló cölöpsor támogatja. Gróf Zrínyi Miklós a legutóbbi török háborúban e hídnak egy részét leromboltatta, azonban kissé lejjebb hajóhidat építettek, melyen 1669 szeptemberben mentem át.«

Említi Brown, hogy utazása alatt néha a térképbe is bebetekint, csasz kísérelje azonban kineveti, mondván, hogy nem lehet azokban cseppet sem bízni. Brown később maga is rájön, hogy Magyarország térképei nem valami pontosak, a Duna elrajzolt, sok helység nincs feltüntetve rajtuk s különösen az Alsó-Magyarországra vonatkozó rész igen rossz. Aki azonban csasz kíséretében utazik, annak nincs szüksége térképre. Pompás kalauzok ezek, egész életüket ide-odautazással töltik s minden helyet megjegyeznek maguknak. Tudják a városok török neveit és soha nem tévednek: nyugodtan rájuk bízhatja magát az utasember...

Neitzschitz Kristóf, aki 1634-ben Drinápolyba menet utazik át Magyarországon, szintén csak Budáig használ hajót, a további utat kocsin teszi meg. Neitzschitz 1634 január 16-án délután három órakor indul el Bécsből. Az éjszakát Fischamend városkában tölti, másnap, 17-én korán tovább indul s reggel kilenc órakor már Bruckban van. 18-án eléri Győrt és 19-én huszonnégyvezős sajkán Komáromba megy. 20-án Nyergesújfaluban éj jelezik, 21-én pedig Esztergomban van, ahol kocsira száll át a hajóról s úgy indul tovább Buda felé. Óbudán meghál s 22-én reggel hét órakor ér be Budára öt és félnapi út után. 27-én folytatja útját s aznap Ercsiig halad. Január 30-án Tolnán, február 5-én pedig Vukováron találjuk s 10-én reggel hét órakor szerencsésen megérkezik Nándorfehérvárra. A Buda—Nándorfehérvár közti út megtétele 14 napjába kerül. Ha Buda elkerülésével haladnak Konstantinápoly felé a követségben járók, Komáromig vagy Esztergomig mennek csak hajóval s onnan a gályán magukkal hozott lovakon és szekereken folytatják útjukat. Ez a gyakrabban használt útvonal, így utazik Konstantinápolyba többek között a Hosszútóthy

György vezetése alatt álló követség is 1566-ban. Három hajón szállnak alá Komáromig, ahol a hintókat és szekereket partra szállítják s tengelyen haladnak tovább húsz török katona kíséretében. Takáts Sándor gyűjtötte össze a legalaposabban a török-magyar követjárásokra vonatkozó tömértelen adatot, őtöle tudjuk, hogy Hosszúóthy követségének szállítására három hajót úgy alakítanak át, hogy szobákat és konyhákat építenek a hajóteknőbe. A hajósok Komáromig minden hajó után 19 írt. 50 dénárt kapnak s egy-egy hajón nyolc evezős és egy kormányos van. Mirkovics Gáspár 1571-ben Bécsből Komáromig díszes hajón evez le, innen kocsin folytatja útját Konstantinápoly felé. Ungnad Dávidot és Horváth Pétert a konstantinápolyi útjukhoz szükséges lovakkal, kocsikkal egyetemben ugyancsak hajók hozzák le Bécsből Esztergomig.

Ezeket a hajókat mind nagyobb kényelemmel és pompával szerelik föl, úgyhogy a Konstantinápolyba utazó követségek útiköltsége egyre tetemesebb összegeket tesz ki s 3000 forintot egy kisebb létszámú követség is elkölt. Kuenzky Mihály 1639-ben 4900 forintot vesz föl konstantinápolyi útiköltségre, Izdenczy András pedig egy évvel később 5000 forintot. A Czernin-féle követség, amely 1644-ben indul Konstantinápolyba, ugyancsak tetemes summát emészthet fel, hiszen 124 hajóslegény kezeli a követ díszhajóját meg a külön pince-, konyha-, ruhatár- sőt kórházhajókat. Szelepcsényi György 1643-ban mindössze 1600 forintot kap a királytól konstantinápolyi útjára, de annál többet költ már Kindsberg követ, aki három díszesen festett, kényelmes személyszállító- és egy ló- meg hintó-vivő hajón indul el Bécsből s csak Komáromig 437 forint 33 krajcárba kerül a hajók levitele.

A Bécsbe vagy Prágába tartó török követségek rendszerint a Mitrovicza — Vukovár — Eszék — Dárda — Baranyavár — Mohács — Szekcső — Báltaszék — Szekszárd — Tolna — Paks — Földvár — Pentele — Adony — Ercsi — Erd — Buda — Bicske — Tata útvonalon jönnek be lovakon, szekereken és teveháton Komáromba. Innen Bécs felé Somorján Pozsonyon át szintén az országúton haladnak tovább, vissza azonban már a Dunán ereszkednek Komáromig. Komáromtól Bécsig vagy Prágáig, esetleg Regersburgig, majd vissza Komáromig, a bécsi

kincstár költségén járnak s mivel nem ritkán többszáz ember szállításáról és tüntetően bőséges élelmezéséről van szó, bizony ezek a követjárások ugyancsak szép pénzeket emésztenek fel. A török követvétségek számára minden esetben kényelmes, fűthető, dús élelmiszerraktárral ellátott hajókról kell gondoskodni és viselni kell a hajókezelő személyzet költségeit is. 1671-ben Musztafa csausznak Bécsből Komáromba vitelekor, csak a lejajózás költsége 480 forintot tesz ki. Mikor 1679-ben Musztafa aga követvétsége 79 lovon Bécsbe megy, visszahozatala Komáromig 12 hajót igényel. Hat hajón kényelmes, üvegablakos szobákban a követvétség, a másik hat gályán pedig a 79 ló utazik. Bécsből Komáromig 524 forintot emészt fel lejövetelük.

A hajózás csak lefelé gazdaságos, amikor az evezősöknek segít a Duna sodra. De még így is meglehetősen hosszadalmas a vízi utazás. Este mindig kiköt a hajó, mert éjjel nem lehet a zátonyos, örvényes, fatörzseket hordó folyón bátorsággal közlekedni. Az evezősöknek is pihenniök kell s a Bécs—Esztergom közti úton az éjszakákon kívül még két teljes szabadnap is jár nekik. Ezalatt áll a hajó, utasai tétlenül vesztegelnek s örülhetnek, ha Bécsből Komáromba hat, Esztergomba meg nyolc nap alatt lejutnak. A lóháti utazásnál mindenestre kényelmesebb, kevesebb töredelemmel járó a hajókázás. 1576 nyarán egy Bécsből hazafelé vonuló török követvétség kérve kéri Kielman komáromi várparancsnokot, hogy kivételesen egész Budáig hajón mehessenek. Semmi kedvük—sincs lóhátra szállni át s úgy tenni meg a hátralévő utat a kegyetlen kánikulában. Kielman szerez is nekik egy hajót s a törökök hálálkodva indulnak tovább a hűs folyó hátán.

Felfelé csak igen ritkán veszik igénybe a hajót a törökökben. Víz ellenében emberfeletti munkát kellene végezni az evezősöknek s a vontatás szintén óriási nehézségekkel járna az elvadult parton, ahol híre-nyoma sincs ezidőben vontatóútnak. Így aztán a hajót, ha leereszkedtek vele a kitűzött pontig, mint értéktelenné vált haszontalanságot, legtöbbször elkótyavetyélik. Így tesznek a Bécsből Vácig leevező kereskedők, de ez a sors vár a díszes személyszállító hajókra is, ha célbajutnak. Anyag-áron adják el őket, mert felvontásuk jóval többbe kerülne, mint amennyit érnek.

Egészen kivételes esetben használják csak a hajót víz ellenében s csakis azok, akiknek pénzük vagy hatalmuk van megfelelő vontatóerő szolgálatbaállítására. Az udvar például, ha Magyarországra jön, nemcsak lefelé jár a Dunán, hanem díszhajói felfelé is közlekednek. A sűrűn váltott, nagyszámú evezős, ha lassabban is, de nagy kinnal felhúzza az udvar tagjait hordó nehéz gályát Bécs városáig. A kényelemszerető török basák is nem egyszer megteszik, hogy Nándorfehérvártól felhúztatják magukat Budára. Ingyen munkaerőként rendelkezésükre áll a hódoltság egész magyar népe. Egy-egy ilyen alkalomkor nemcsak a partmenti községek, de úgyszólván az egész Duna-Tisza-köz lakosságát mozgósítják s elébe fogják a félelmetes hatalmú basa hajójának. 1683-ban például ezt a levelet küldi Ceglédre, Kőrösre és Kecskemétre a budai török hatóság: »Hagyom és parancsolom ti néktek Kecskeméti, Körösi, Czeplédi Bírák, hogy az Csillagos Vezér Kapucsi basája hozzánk fel érkezett, hogy ez levelem látván mingyarást külgyetek hajó vonókat; Kecskemét 250, Kőrös 250, Czepléd 150. Kecskeméti Nagy István Bíró, Körösi Beretvás Bíró, Czeplédi Fekete Jakab Bíró, ti azt ne mongyátok, hogy én parancsoltam: hatalmas Császár parancsolattya ez, mert Kapucsi basa jött fel, hanem ez levelem látván mindgyárt jöjjetek Földvárra. Az hajókat Adonig kell húznotok, az mahumeti hitemre esküszöm, ha elmulattjátok, karóban kell megszáradnotok, mihelyt ezen levelem láttyátok, mingyárt másnapon feljőjjetek, én Tülem ha életeteket fejeteket szeretitek, Földvárra». A hatszázötven ceglédi, körösi és kecskeméti magyar Földváron aztán nekiveselkedik s ha jól megy, háromnap munkával felvonszolja a Csillagos Vezér hajóját Adonyig. Ott más hódolt községek népe veszi kezébe a vontatókötelet s így, ha lassan is, de teljes kényelemmel utazik Budáig a Kapucsi basa és udvara.

5.

Az utazásnak ezt az igen úri módját persze csak a nagyhatalmú főtörökök élvezhetik. Evlia Cselebi, a híres török utazó, már sokkal fáradságosabb, viszontagságosabb formáját

vállalja az utazásnak, amikor az 1660—1666. években keresztül-kasul járja a hódolt Magyarországot, lóháton meg kétkerekű könnyű taligán. Tíz kötetre terjedő kézíratos útleírásában nagy részletességgel adja elő jövés-menésének körülményeit s feljegyzései elénk tárják, hogy az akkori közlekedési lehetőségek mellett mennyi idő kell az egyes magyar városok közötti út megtételéhez. 1600 júniusában Belgrádból Váradra utazik Cselebi. Belgrádtól egy órányira lejjebb, Pancsovánál, hetven dereglye és hordó fölé épített fahídon kel át a Dunán s ott veszi irányát Temesvárnak, ami jó egynapi járóföldre van Belgrádtól. Temesvárról feljegyzi a török utazó, hogy mind a vár, mind pedig a külváros utcái deszkapadlósak, a városon kívül azonban esős időben még egy elefánt is elmerül. Temesvártól egyébként egynapi járóföldre jelzi Cselebi Lúgost, valamint Csanád várát, Gyulát pedig kétnapi járóföldre teszi.

Temesvárról Arad felé indul tovább s Aradról hat óra alatt ér Lippa várába. A vár minden utcája végesvégig jalvánfadeszkával és gerendával van burkolva Cselebi szerint, aki a Maroson igen mozgalmas életet lát: a kőstöt itt rakják hajóra s a Maros folyón a Tiszába, onnan meg a Dunába ereszkednek, úgy haladnak vele az izlám országába. Cselebi Lippánál hajón átkel a Maroson Radnára (Máriaradna) s ezen a parton folytatja útját — nagy kiterővel — Illye (Marosillye) vára felé. A kapitánytól itt menedéklevelet és kalauzokat kap s ezek segítségével jut el a meredek hegyeken áthatolva Déva várába. Dévát nagy kikötővárosnak írja le, »mivel a dunai Belgrádból, Szeremből, Szendrőről, Budáról évenként ezrével jönnek a hajók s épnek a városnak népétől néhány ezer oka kőstöt vesznek s lefelé Lippára, onnan a Tisza-folyón a Dunára mennek vele s a Duna partjaira hozzák a kőstöt.« Déváról visszatérve, Világos várán át halad Várad felé Cselebi. Világostól négy óra alatt ér el Jenő várához s innen már rövid az út Váradig. Visszafele Váradról Ali pasa agájával, 3000 katonával és 700 poggyászos szekérrel indul útnak s Jenő, Temesvár, Detta és Pancsova érintésével — ahol három napig szállítják át hajókon a sok szekeret és poggyászt — érkezik meg Belgrádba.

1661-ben Nagybányáról három óra alatt Szinyérváralját éri el Cselebi, újabb háromórás út után Aranyos-Meggyest,

nyolc óra múlva pedig Tur-Terebesre érkezik. 1661 augusztus másodikán szélgyorsaságú paripán hét óra alatt futja meg a Szatmár—Károlyvár (Nagykároly) közti távolságot s Nagy-károlyból nyolc óra alatt Ecsed várába ér. — Brassóból kilenc órát lovagol Fogaras váráig. Fogarasról ugyancsak kilenc órát utazik Szebenig, míg a Szászváros—Déva közti út megfutásához hét órára van szüksége s Szászvárosból hat óra alatt eljut Alvinczra is.

Igen részletesen leírja Cselebi 1663. évi utazását Belgrádból Budára. Ezt az útját a felsőmagyarországi hadjáratra induló Köprüli Mohamed nagyvezér seregével együtt teszi meg s a Duna jobbpartján vezető nagyforgalmú főúton halad. A hódoltság idején ezen az Eszéken átmenő útvonalon — amit előzőleg Brown Edward is leír — bonyolódik le nemcsak a kereskedelmi és személyforgalom, de a Magyarország ellen induló török hadseregek is ezt az utat használják. Cselebiék Belgrádnál átkelnek előbb az 50 hajón nyugvó 400 lépés hosszú Száva-hídon, majd a Száva mocsarain átvezető százezer tölgyfakaróból összerótt, 4000 lépés hosszú fahídon s úgy jutnak el Mitroviczáig. Innen Tovarnik-Palánka érintésével megérkeznek Vulkó (Vukovár) várába. Vulkóról hét óra alatt érnek Eszék elé, a Dráva mocsarain átvezető nagyszerű hídhoz, amelyet gondos részletességgel ír le Cselebi: »Az eszéki hídon két óra alatt nehézségek között én szegény is keresztülmentem — jegyzi föl — s Dárda-Palánkára érkeztünk a hídfőnél. Az eszéki híd egyik hídfőtől a másikig teljes kétórai út. Környéke ingoványos és vizes hely lévén, minden oldalról olyan vastag tölgyfagerendákat vertek le, hogy két ember tudná csak azokat átkarolni. A híd közepén jobbról és balról, hogy a jövő-menők kipihenhessék magukat, fából készült magas pavillonok vannak. Innen kezdve a hídnak tíz lépésnyi helye felszedhető s e helyen várkatonaság tartózkodik s a jövő-menő kereskedőktől a kormányzó kinstár számára vámot vesznek, éjjel pedig a hidat csigákkal felhúzzák s a kapuját lezárják. A hídnak jobb- és baloldalán gerendákból korlátok vannak. E korlátokon kívül a gyalogmenők számára két rőf széles gyalogjáró rész van. E hídon, ha két kocszi szemközt jön, a gyaloglók a szélére mennek s a kocsik egymás mellett kényelmesen elvonulnak.»

Továbbmenve, Dárdánál áthaladnak a 40 hajóra elhelyezett, 160 lépés hosszú Dráva-hídon s innen öt óráig tart útjuk Baryavárra. Ezután Mohácson keresztülvonulva Szekcsőt érintik, ahonnan öt óra alatt Báttaszékre érkeznek. A Báttaszék—Szekszárd, Szekszárd—Tolna és Tolna—Paks útszakaszok mindegyike öt-öt órát vesz igénybe. Földvárról Pentelét három, Ercsiből Hamzabéget (Érdet) pedig négy óra alatt érik el s nemsokára Kelenföldön vernek sátrat.

A Belgrád—Buda közti úton óránként átlag 50 kilométert tesz meg Cselebi, ami — tekintve, hogy egy hatalmas hadsereg kereteibe zárva utazik — elég szép teljesítmény. A nyugtalanvérű török világotutazó azonban egy percet sem pihen a hatalmas út végeztével. A sereg letáborozik Kelenföldön, de ő gyalogszerrel azonnal nekiindul Buda vára megtekintésének. A nagy Dunahíd itt is igen megragadja a figyelmét és alaposan meg szemléli: »Buda vára előtt a folyón hosszú híd van, — írja róla — amely teljes hetven darab tömlőhajó fölé van hosszú gerendákból építve s a tömlőhajók láncokkal vannak egymáshoz kötve. Közepén négy hajó van, amelyeket ha átmenő hajó érkezik, felnyitnak és bezárnak. Télen-nyáron e hídfőnél a jövő-menőktől vámot szednek. Mikor igen zordon tél van és a Duna folyó befagy, nincs szükség e hídra, mert a Duna folyó tíz-tizenöt arasznyi hóval van fedve s a Dunán igen jó út van s néhány százezer kocsi és szán jön-megy a Dunán. Abban az időben vámot nem szednek; a Duna folyó három-négy hónapig be van fagyva. Olyankor a híd hajóit egy oldalra húzzák s tavasszal ismét helyükre állítják.«

Hogy Budán és Pesten mi mindent lát Cselebi, milyen nyüzsgő, tarka-barka keleti életet, az bennünket e helyen nem érdekel, inkább tovább kísérik Érsekújvár felé vezető útjában. Budáról negyvenezer katona kíséretében indul el s négy óra alatt megérkezik Vörösvár palánkára, innen pedig hatórai út után Esztergomba. A körülbelül 50 kilométernyi távot tíz óra alatt futják meg, ezúttal is tartva az óránként öt kilométeres sebességet. Esztergomnál dunai hajókon átkelnek a túlpartra s máris Újvár földje van a talpuk alatt. Újvártól három órát megy Cselebi Surányig, újabb három óra múlva pedig megérkezik Nyitrára. Lévától Drégely váráig hegyeken, erdőkön át,

meredek utakon haladva tíz óráig tart az útja s a vár alól elindulva, három óra múlva éri el Nógrádot. Innen Vácon át Pestre megy, majd a dunajobbparti nagyúton visszatér Belgrádba.

Nemsokára azonban újra nálunk jár a jó Cselebi. Ezúttal Kanizsa a cél, Eszéken és Dárdán át begyeken, erdőkön, sáros, mocsaras helyeken, félelmes, veszélyes völgyeken fájdalom között áthaladva ér Valpó várához. Innen hat órát megy Siklós váráig, ahol egy olyan patkoló kovácsot talál, akinek nincs párja az egész világon. Lóháton utazót ennél nagyobb öröm nem is érheti. Pécset ötórányira jelzi innen északra, de ő maga nyugati irányban megy tovább s Bisse falun áthaladva, 13 óra múlva Szigetváron van. Az erős vártól jó hat óra az út Babocsáig s újabb hét óra Berzencéig, ettől a palánktól aztán még körülbelül ugyanennyi idő kell neki Kanizsa váráig!

1665-ben a szultán követét, Mohamed ruméliai beglerbéget kíséri el Cselebi Bécsbe, Belgrádból hat pejaripával, négy szolgáló kíséretében hamarabb útnak indul, mint a követség, mert neki Pestről egy külön jutat is meg kell tennie Egerbe, a Nagyvezír levelével, Ezúttal Karlócza, Pétervárad, Újlak és Pálya érintésével jut el Eszékre, ahonnan a főúton megy tovább s nyolc óra alatt Mohácson van. Innen öt óráig tart az útja Báttaszékig, majd Szekszárdon, Tolnán, Földváron, Fenteién, Ercsin és Hamzabég palánkán át a szokásos tempóban ér el Budára. Pest várában 50 válogatott fegyveres vitézt és húsz kocsin negyven gyalogos puskást kap kíséretül, postakocsira ül és így utazik kényelmesen — élelmiszerekkel és italokkal bőségesen ellátva Cinkota, Tárca, Keresztúr, Csaba, Pécel, Hatvan, Csány és Kápolna falvakon át Egerbe. Ugyanezen az Útvonalon érkezik vissza Budára, épp akkor, amikor Mohamed beglerbég követsége bevonul Belgrád felől.

Bécsbe már a követség tagjaként utazik Cselebi, Budáról félóra alatt Ó-Budán áthaladnak s öt óra múlva Vörösvárra, onnan pedig újabb öt óra elteltével Esztergom várához érnek. A Duna partján folytatják ezután útjukat, áthaladnak Nyerges-Újfahi, Süttő, Nes*zmély és Almás falvakon, míg a Dunán a budai, visegrádi és esztergomi kapitányok tizenkilenc díszes

vitorlás- és evezőshajója, valamint húsz élelmiszerral megrakott szállítóhajó vonul felfelé mellettük. Szöny és Füzítő között egy tágas réten állapodik meg a követtség, hogy itt bevárják a bécsi udvar Konstantinápolyba tartó követét, Leslie Walter grófot, akit majd a török vesz oltalomba és kísér tovább a hódoltság földjén, míg őket német katonák védelmezik a királyi területen haladtukban. A követek kicserélését így beszéli el Cselebi:

— A német követből tudósítás jött a mi követpasánkhöz s azt üzenté: »Ha úgy tetszik, találkozhatunk« s egy gyönyörű hatlovas hintót és más ajándékokat küldött. A mi követpasánk megfúvatva a trombitát az indulásra s a tatai mezőkön s a jobboldalon a Duna folyón az összes fregattok és élelmiszeres hajók is sorakoztak és vitorláikat, lobogóikat kibontották s úgy haladtak. Az ellenség követének katonasága is keresztes zászlóival, fekete sapkáival és tengernyi kocsijával feltűnik már s azoknak is a Dunán néhányezer csónak és fregatthajó élelmiszereket kezdett hozni... Az ellenség követe a középső határjelzőn belül a mi határunkra belépett és a mi oszmánli katonaságunk az ellenség követét átvette s a budai kapitány gályájára ültették. Az egri, budai, esztergomi és kanizsai pasák katonái, kik minket kísértek, a mi pasánktól elbúcsúztak, hogy az ellenség követét hajón Budára, onnan pedig a Portára vigyék.

— Az ellenség katonasága is ekkor a mi pasánkat a jelző-oszloptól azonnal befelé vezette. Az ellenség hajóinak kapitánya a pasához jövé, így szólt: »Szultánom! Ül fel a mi hajóinkra és kellemesen a Dunán menj.« A pasa válaszolá: »Én a katonaságtól el nem válok, mert mi lóháton szoktunk menni.« A hajócsapat ekkor a mi élelmiszerszállító hajóinkat vontatókötelekkel magához vontá s vidám ágyúzás és puskalövöldözés között a Dunán Komárom felé indultak, ötven kocsinkon, tíz pár tevéken, tíz pár lovunkon, húsz hajónkon s kíséretünk annyi öszvérén és lován sok élelmiszerünk és italunk volt velünk.

A német katonák kíséretében Szöny, Komárom, Ács, Győr és Magyaróvár érintésével jutnak el Cselebiék Bécsbe. Kilenc hónapig időznek itt, míg csak hír nem jön, hogy Leslie követ Konstantinápolyból már visszaérkezett Budára. Ekkor ők is megkapják az engedélyt a visszatérésre. Harminckét hajót szerelnek fel számukra. Valamennyi teherhordó állatukat és

lovukat ráhordják a gályákra s úgy indulnak meg lefelé. Az első napon Fischamend város közelében vetnek horgonyt és állapodnak meg. Másnap erős szél tör rájuk, ami akadályozza őket az utazásban. Egy védettebb, erdős helyre vonulnak s ott várakoznak két napig. Amikor továbbindulnak, Pozsony várához érkeznek, majd tizennégy órai út után a komáromi szigetekhez. Komáromban egy napig időznek, hogy másnap Almásnál a felek katonasága a szárazföldön, hajóik pedig a Dunán követ-kicserélésre találkozzanak. A török Leslie követet itt átadja a komáromi tábornok-grófnak, aki viszont Cselebiéket bocsátja át Ali pécsi basa kezeihez...

Még két utazását írja le részletesebben Cselebi. Azt, amikor 1666-ban Pozsonyból nagy kerülővel Budára, onnan pedig Hatvanba megy, majd pedig délvidéki körútját. Pozsonyból kilenc óra alatt ér fel Lipótvárra, innen Galgócon át tizenkét órai út után érkezik meg Nyitrára. E vár alól Surány három órajárás, Újvár pedig további három órai út. Újvártól Párkány kilenc órájába kerül. Itt a Dunán átmegy a nagyhídon Esztergomba, hasznavehető kalauzokat vesz maga mellé s déli irányban hegyeken, erdőkön át öt óráig menve, Zsámbék várát éri el. Székesfehérvár újabb öt órai út. A várban ötven bátor kísérőt kap s vezetésük mellett tizenkét óráig megy a feleúton lévő Válón keresztül Hamzabég palánkáig, ahonnan már csak három órajárás Buda vára. Pesten másik 50 kalauzt vesz maga mellé, valamennyien talika, nevű kocsikra ülnek s tíz órát mennek sík mezőkön haladva Kis-Kecskemét faluig. Innen irgalmatlan helyeken, kietlen homoksivatagokon és bozótos erdőkön« tizenkét óráig utaznak, míg végre beérkeznek Hatvan várába.

Délvidéki körútja alkalmával Bajáról nyolc óra alatt jut el Cselebi Zomborba. Továbbhaladva Zombortól Bácsig öt, Bácsból Futakig hat, innen Titelig pedig tizenkét órát utazik. Titéltől kilenc órajárás Zenta, Szabadka pedig még további hét óra. Szabadkáról Szeged felé irányítja lova fejét Cselebi. Hat óra alatt Martonos váráig ér, de mivel innen szárazföldön továbbhaladni nem lehet, hajóra száll valamennyi lovával. Egyórás vízi utazás után ismét nyeregbe ül s lovon vágat be Szeged városába.

Hat teljes esztendő telt el Cselebi magyarországi utazá-

sokkal. Használ lovat, taligát, hajót, postakocsit s állandó jövés-menés közben temérdek viszontagságon esik át. Szegény feje alaposan kiveszi részét mindazokból a töredelmekből, amikkel a helyváltoztatás akkoriban együtt jár. Szenved úttól, időtől, embertől egyaránt s nemegyszer valósággal kétségbeesik a kegyetlen fáradalmak és gyötrelmek ostorcsapásai alatt. 1663 telén példátlan szenvedéseken esik át a téli hadjáratra induló sereggel együtt. Belgrádból a Száva folyón vonulnak át s a zimonyi réten próbálnak tábort ütni.

— A zimonyi mezőn öt arasznyi hó volt — meséli Cselebi — s bármennyire iparkodott is a katonaság sátorot ütni, mivel a mező földje jéggé fagyott s olyan volt mint a nákhsváni acél, azért a karó nem ment bele. A katonák a mezőn lovaik kötőfékjét kézen tartva, sátoraik előtt az őszi levél gyanánt remegtek s néhány ezer ember, különösen az ópiumevő, látszólagos emberek életükről kétségbe estek. Azonban a tapasztaltabb emberek zsákjaikat és nehezebb podgyászaikat maguk körül elrendezvén, sátorokat vontak fel azok köré s a köteleket a zsákokhoz kötötték és így néhány sátorot felállítottak. A nagyvezír a padisahi hadiszertárból vaskarókat hozatott s belgrádi kovácsoknál is karókat rendelt meg és így a vezír és néhány dívánbeli embernek sátorát vaskarókkal felállították. Hála Istennek! az én szolgálaim tapasztalt és csatákat átélt emberek voltak s azonnal tüzet raktak és serpenyőkbe havat téve, addig melegítették azt, míg forró víz lett belőle, ezt néhány helyre kiöntötték, amitől a föld megpuhult és akkor azonnal karókat vertek le és a lovaikat megkötötték. Minden ló fejére szalmát akasztottak és a felállított sátrakba úgy mentek be, mint a purgatóriumba...

— Reggel erről a lapályról elindultunk. Ki gyalog, ki lovon ment, s a hóban meg nem pihenhetvén, abban a zordon télben különféle fáradalmakat kiállva, három óra alatt Kajoli állomáshelyre érkeztünk. Azon éjszaka a hidegtől kiállott szenvedéseket semmiféle történetben nem olvastuk . . .

— Innen elindulván, az előbbi módon öt órát menve a hóban, Jarka (Jarak) állomáshelyre jöttünk. Ezen a helyen igen viharos, mindent ledöngető orkánszél fújt s egyetlen sátor sem maradt a helyén, hanem mind a levegőbe repült. A hó a tevéket mind elpusztította s mivel a lovak és öszvérek egymással

összekeveredtek, az állatok ezen a tanyán szerteszt jártak, a szolgák pedig kétségbeestek. A nap így telvén el, a hózivatar éjszaka sem csillapodott le reggelig, azért mindenki az esőköpenyegjét magára öltve, sátorban a pokróczsákok alá összetörve lefeküdt, éjfélkor pedig olyan szél támadt, hogy a lovak és öszvérek mind széjjelszóródtak, több ember a nagy hidegtől agyongyötörtetve megfagyott, néhány gonosz tolvaj pedig a sátrakat felmetélte és a pokrócokkal együtt a podgyászt ellopta. Reggel az utolsó ítélethez hasonló nap lett s nagy jajgatással erről a helyről elindulván, hat óra alatt Mitroviczára érkeztünk. Itt a katonaságnak szállást adtak és mindenki olyanná lett, mintha a paradicsomba ment volna.

A nyári időszak másmilyen nehézségeket okoz az utazónak. Amikor 1664-ben Fehérvárról a nagyvezír rábamenti táborába indul Cselebi, élelmiszerszállító szekerekkel, olyan irgalmatlan zápor szakad rájuk, hogy a teherhordó állatok és kocsik mind elmerülnek a sárban. Néhányezer kocsi és bivalyos szekér süllyed bele a posványba értékes rakományával egyetemben. Erdély meredek hegyi útjai szintén sok kínszenvedést okoznak Cselebinek. 1661-ben, amikor »égigérő hegyek között« utazik Erdély földjén, két kocsija is leszalad a hegyről s zúzódik pozdorjává. »Mostanáig már 21 esztendeje, hogy utaztatok, — jegyzi meg — de ilyen félelmes, veszélyes és irgalmatlan helyet még nem láttam.« Az erdélyi urak kristályüvegezésű hintói azonban nyilván ezt a kegyetlen utat is bírják. Cselebi csak ezen az útván tizenhatsz ilyen fényes, üvegezett hintóval találkozik össze, rajtuk 300 menekülő magyarral.

A folyami átkelések, ahol nem vár hajó az utasra, legtöbbször komoly életveszéllyel járnak. Cselebi két tiszai átkelését írja le s mindkét esetben Allahnak ajánlja lelkét, mielőtt megkísérelné a keresztüljutást. Amikor 1661 augusztusában Huszt várába indul, így örökíti meg tiszai átmenetelét: »Társától mindenki elbúcsúzott és fegyverét hátára kötötte. Némely tapasztalt és portyázáson járt vitézek fegyvereiket tömlőkre és nádból készült tutajokra rakták s tízezer vitéz 25.000 lóval, imádság után Allahra bízva magát, mintha tengert úszott volna át, a Tiszába lépett. Én szegény minden vagyonomat tömlőkre raktam s két ló közé lépve, azokba fogózkodtam, amint ezt

a tatároktól láttam s úgy mentem át a Tiszán és Istennek halálát adtam.« Ugyanez évben Kassáról jövet még egyízben általmegy a Tiszán. Erről az átkelésről ennyit jegyez fel: »Isten oltalmába ajánlva magunkat, tutajokon, tömlőkön és ezer veszély között, a Tisza folyón átmentünk s csak két emberünk fulladt bele és tíz lovunk veszett él.*

A szerte portyázó, gyors lovon száguldozó végbeli vitézek is állandó veszedelmet jelentenek Cselebinek. Ha híriket jelentik, megszakítja útját, nagy kerülőt vesz vagy éppen visszatér kiindulási helyére. Amikor 1664-ben Kanizsáról; a szultán levelét vivő szolgálattévő kamarás társaságában. Székesfehérváron át a nagyvezír táborába utazik, majdnem fogságba kerül, pedig kétezer jó török vitéz kíséri. Kanizsától a somogy megyei Segesden, Koppányon és Tamásin át egyenes irányban a Balatonnak veszik útjukat, de összetalálkoznak egy magyar csapattal s százhetven »vértanújuk« lesz. A kamarás aga és Cselebi is csak nagy ügyel-bajjal menekül meg. Nem is folytatják útjukat, hanem visszamennek egészen Segédszigetig s hatalmas kerülővel, Kaposvár, Szigetvár, Baranya-Nádasd, Szekszárd, Simontornya és Szabadbattyán falvakon át, jóval hőszebb úton vergődnek el Fehérvári a. 1665-ben Pestről Éger felé mentében ugyancsak erős félelmek közepette halad át a Pécel utáni Malomvölgye nevezetű szorosban. »Szűk, mocsaras, átkos leshely ez, — írja — mert a hitetlenek itt leshelyeket készítenek s Allah szolgálait elfogják. Mi a környékbeli leshelyeket kikémlelvén, szerencsésen keresztülmentünk ... s Hatván várához értünk.« A lesvető végbeliek más útjain is Sokszor fenyegetik a jámbor török világjárót. Nem egyszer kardjával tud csak rést vágni magának s éppúgy állandóan az életével játszik, mikor úton van, mint a királyi területek határvidékein jövő-menő udvari emberek vagy városaik ügyében mésszé földéket bejáró alföldi magyarok.

Török, magyar, úr és pór számára egyaránt félelmetes dolog az útonjárás az egész 17. században, de még az ország felszabadulása után is jó néhány évtizedig. Csak az 1700-as évek második negyedében válnak annyira rendezetté a közállapotok, hogy végrendelet hagyás nélkül át lehet kocsizni egyik megyéből a másikba...

Negyedik fejezet

A SÁTORTÓL A KARAVÁNSZERÁJIG

1.

Az utazás zavartalan és nyugodalmas lefolytatásához nemcsak jó közlekedési eszközök s biztonságos közállapotok szükségesek, hanem legalább egymástól napi járóföldre megszállási, éjszakázási lehetőséget kell találnia az útonjárónak, hogy a töredelmes vánszorgásban megfáradt tagjait elpihentethesse, élelmiszerkészletét felfrissíthesse s nekikészülődhessék a másnapi úthoz. A középkori magyar országutak vándorai hosszú századokon keresztül — az első vendégfogadók megjelenéséig — úgy járnak keresztül-kasul az országon, hogy sohasem tudják: hol s milyen körülmények között szakad rájuk az éjszaka. Szálloda, fogadó, ágy, tűzhely, meleg vacsora nem vár rájuk, ilyesmire nem is számítanak s mindent magukkal kell vinniük, ha védettebb helyen, fedél alatt akarnak éjszakázni.

A fejedelmek futókövetei, majd későbbben a királyok futárjai követelhetnek ingyen éjjeli szállást, ételmezt s lovaiknak takarmányt az útjukba eső szállásoktól, illetve falvaktól, de már a lassabban haladó, terhes szekerekkel járó kalmárok, vagy a hintószekerek utasai — akik nem érnek minden estére községet s ha érnek is, szállóhely nem akad számukra — a szabad ég alatt tanyázhatnak le, ha nincs velük sátor éjjeli menedékül. III. Béla idejéig, az 1100-as évek végéig amúgyis sátrakban él a magyarság, a sátor pedig könnyen szállítható s aki útrakél, egyszerűen magával viszi a »szállodát«. Az utazást éppen az teszi körülményessé és igen költségessé, hogy az utasembernek sátort, ágycsónakot, emellett egész élelmiszerraktárt kell magával cipelnie, ha nem akar segítséget látni az úton s vedel-

met óhajt biztosítani magának az időjárás viszontagságai ellen. Márki Sándor említi, hogy mikor 1414-ben Magyarország egyházi és világi főurai a konstanci zsinatra indulnak, mintha csak egy város rajzana ki velük. Garai Miklós nádornak hintói, társzekerei s fegyveres szolgálai részére 300, Kanizsay János esztergomi érseknek 160, Ozorai Pipónak pedig 150 ló áll rendelkezésére. De a középkori utazó bagázsaija nem is túlnagy, ha meggondoljuk, hogy Olaszországban még a 17. században is magával viszi az ágyát az, aki kényelmesen akar lakni a fogadóknban.

A városokban már könnyebben talál magának megszállási helyet az utas. A királyokat és hivatalosan járó főtiszt viselőit a városok kötelesek vendégül látni. A hatalmas kísérettel utazó királyok és főurak egy-egy megszállása valóságos elemi csapást jelent az illető városra. Nemcsak szállással és bőséges étellel kell ellátniuk az átutazó uralkodót, hanem gazdag ajándék jár ki a kíséret minden tagjának, kezdve az udvarmestertől a legutolsó inasig és szekeresig. Ipolyi Arnold közli, hogy Selmecbányának 1393-ban a húson, baromfin és boron kívül 3000 vöröses 14 arany forintjába kerül Zsigmond ott tartózkodása. Zágrábban egy királyi látogatás során 12 ökör, ezer kenyér és négy tonna bor fogy el. Besztercebánya 1390-ben 120 forintot költ el Kanizsai tárnokmester tartására s még Werbőczy rövid átutazása is 14 forint 34 dénárjába kerül a városnak, amikor 1513-ban a Libetbányára tartó nagyhatalmú ítélmestert némi étellel és itallal megvendégelik. Küzdenek is ez ellen a terhes kötelezettség ellen a városok s nagynehezen a legtöbb kivívja, hogy csak egy napig köteles eltartani a királyt. Az 1405. évi 13. törvénycikk például Szeged vendéglátási kötelezettségét egy ebéd és egy vacsora adására korlátozza s Zsigmond ugyancsak 1405-ben kelt II. Decrétuma Debrecenre vonatkozóan leszögezi, hogy mikoron e városunkon keresztül utazandunk, minden alkalommal egy napi ételmet adjon a város«. Pozsony pedig egyenesen olyan privilégiumot kap a királytól, amely ezt mondja: nem akarjuk, hogy mi vagy báróink erőszakos megszállást tegyünk.« Persze azért, ha király érkezik, az ilyen mentesített városok is nagy ünnepélyességgel fogadják és vendégelik, legfeljebb a kíséret tagjaihoz fukarabbak.

A főúri személyek a hozzájuk méltó főrangúaknál, a nemesek a nemeseknél szállanak meg, az úton járó papok a plébániákon vagy a kolostorokban kapnak kvártélyt, a kereskedők és kézművesek pedig a polgárok: kereskedő- vagy iparostársaik házáat keresik fel. Van úgy, hogy a városi tanács gondoskodik az idegen kereskedő koszt járói-lakásáról: beszállásolja valamelyik polgárhoz, aki mindennel köteles ellátni vendégét. Gailsam Albert pozsonyi polgár 1483. évben kelt végrendeletében említi, hogy Bánffy Miklós főispán több urat szállásoltatott be hozzá, akiknek ételmezéséről neki kellett gondoskodnia. Egyik helyen ingyenes ez a polgári vendéglátás, más városban azonban meg kell fizetnie az utasnak. Buda és Pest vendégszerető városok, polgárai eleinte nem fogadnak el pénzt a házukhoz beszállásolt idegentől, de már például Késmárkon az átutazó kalmár köteles ételmét annál a családnál vásárolni, ahová beszállásolták.

A kereskedelmi forgalom élénkülésével mindjobban nő az utazók száma, az egyes városok árumegállító joga emellett még a *kötelező megszállást* is előírja, olyan tömegű idegen elhelyezése válik hát szükségessé, hogy az előző korok patriarkális családi elszállásolási rendszere csődöt mond. A nagyobb idegenforgalommal rendelkező városok így kényszerülnek sorra olyan épületeket emelni, amelyeknek egyetlen célja: a város falai közé érkező utasemberek elszállásolása. Az első magyar vendégfogadó, aminek írásbeli nyoma van, Esztergomban működik. A káptalan egyik 1279. évi oklevele szerint az esztergomi kisdunamenti fogadónak 1279-ben Kopasz Péter a tulajdonosa. Esztergom ezidőben az ország fővárosa s nagy kereskedelmi központ, ahová hajón, szekéren, lovon sűrűn érkeznek orosz, német meg francia kereskedők, a Kopasz-féle fogadónak megvan hát minden létjogosultsága s nyilván szép forgalmat is bonyolít le.

Ha kimondott fogadóról nincs is korábbi adatunk, kétségtelen, hogy már jóval előbb vannak olyan helyek, ahol egy falás ételt, egy korty italt vagy egy éjjelre menedéket kaphat a megfáradt vándor. A Magyarországra 1000 körül bejött olasz benecések pannonhalmi, pécsváradi, bakonybéli, szálai, szekszárdi, tihanyi, tatai, kalocsai, csanádi, visegrádi, garamszentbenedeki

és zaborhegyi rendházai kezdettől fogva hajlékot adnak a szegény, fáradt, beteg útszéli vándornak meg a zarándokoknak. A tavernáknak nevezett kocsmaszerű bormérő helyek ugyan csak régtől fogva ismeretesek s az effajta csapszékek durván ácsolt lócái is célszerű éjjeli pihenőhelyet jelentenek a szerényebb igényű vándorutasok számára. Az 1279. évi budai zsinat határozata szerint a kocsmákat utazás közben a papok is használhatják s hogy ilyen határozathozatalra szükség van, az arra vall, hogy az utazgató egyházi személyek előzőleg is gyakorta látogatják a kocsmákat s nem egyszer még a kockajátékban — a középkori polgár bormérésekben űzött kedvenc játékában — is résztvesznek, mert ugyanez a zsinat a kockázást kifejezetten eltiltja nekik. A csapszékekben kimért bor minőségét egyébként már a cégérrel jelzik a kocsmárosok. Ha az utas zöldgallyat lát a bormérés ajtaja felett, tudja, hogy idei bor várja, az egyéves bor jele a szalmazsupp s mikor forgácsköteg a cégér, biztos lehet benne, hogy kétéves bor mellett fogja kinyújtóztatni megfáradt tagjait a kemény, de alvásra alkalmas fapadon.

2.

Szoros értelemben vett fogadója a nagyforgalmú Budának j is csak a 14. században van. Silher uram a tulajdonosa, de 1 hogy ez a legrégebb budai vendégfogadó a város melyik részén lehetett, azt nem tudni. Az első, helye szerint is ismert budai vendégfogadó a Czunczhoffer-féle, amely 1462 táján a Hátsó-utcában (a mai Bethlen István bástyasétány közelében) bonyolít le szép forgalmat. A pesti fogadóról majd csak az 1696-os összeírás ad először hírt. Kétségtelenül legnagyobb közöttük a hatszobás, emeletes »FehérHajó«-hoz cégérezett fogadó, amely már 1695 előtt is ismeretes a váci, másképpen budai kapu közelében, azon a tájon, ahol a Váci-utca most beletorkollik a Vörösmarty-térbe. Szemközt van vele a »Fehér Bárány« címerű fogadó, de nem ismerjük a helyét a négyszobás »Arany Sas« és »Fehér Ló«, valamint a három-háromszobás »Fehér Rózsa«, »Fehér Ökör« és »Arany Horgony« nevezetű

fogadóknak. Budán ezidőben a vízivárosi »*Arany Hajó*« és az »*Elefánt*«, azonkívül a Rózsadomb alatti »*Fehér Ló*«. a nevezetesebbek.

Valamennyi nagy istállókkal, színekkel és hatalmas udvarokkal várja a lovakon, szekereken és kocsikon érkező utazóközönséget. A pozsonyi városházi borpincének 1472-ben már konyhája van s az 1500-as évek közepetáján a »*Vadember*« cégérű vendégfogadóban szállnak meg a Pozsonyba érkező török követek.

A 14. században Iglónak is van már vendégfogadója, bár a felsőmagyarországi városokban, Kassán, Lőcsén, Késmárkon s egyebütt tovább él a »*családi elszállásolás*« rendszere s a tisztességes utazók«, a tekintélyes kalmár emberek a polgárság házait keresik fel. A városba jövő idegenek részére a legtöbb polgárházban külön szobát, vagy lakrészt tartanak fenn. Demkó Kálmán így rajzol le egy ilyen polgárházat: »Az emeletre rendszeren homályos kőlépcső vezet a hosszú, néhol oszlopos előcsarnokba, melyből ajtók nyílnak az utcára néző szobákba. Az emeletnek utcára néző részében rendszeren két, igen ritkán három szoba van, melyek a szárnyépület udvari szobáival nem állnak összeköttetésben. Szárnyépületet egy házban rendszeren egyet találunk, ez mindig egy kis előszoba által elválasztott két kisebb, egy vagy két szobácskából álló külön lakást foglal magában. Lakás helyett helyesebben *szállást* mondhatnánk, mert e kisebb helyiségek egészen arra látszanak rendeltetve, hogy a vásárookra jövő vagy máskor is megforduló idegenek részére elkülönített szállásokul szolgáljanak. — Ha fejedelmi vagy más magasrangú vendég látogatta meg a várost, annak elszállásolása rendszeren sok bajjal járt a szűk lakások mellett. 1622 januárjában Bethlen Gábor a Magyar-Bród melletti táborból hazatérve, Lőcsén megszállni szándékozott. Neje, Károlyi Zsuzsanna előreküldte Komáromy Istvánt, s a levelében egyenesen megjelölte a három szomszédos házat, melyeket ajtókkal kell összekötni, hogy a fejedelem alkalmas lakást kapjon. Ugyanazon év március 26-án jöttek Lőcsére Révay Péter koronaőr és II. Ferdinánd biztosai a Bethlentől átvett koronával. Annyira szűkében voltak a lakásnak, hogy Biber János váradi püspököt Wiesenberger polgár házának első,

a koronaórt a szent koronával ugyanannak a háznak hátulso szobájába kellett elszállásolni.«

Az egyszerűbb, kisebb igényű vendég mindenesetre kényelmesen érezheti magát ezekben a polgári ízléssel berendezett udvari szobákban, melyeknek bútorzata falbaépített szekrényből, almáriumból, esetleg néhány alaposan megvasalt ládából áll s az utasember hatalmas, mennyezetes ágyban pihenheti ki fáradalmait hűvös falai között. A vendéglátó házigazda felelős a hozzászállt idegen minden cselekedetéért. Megérkezése után kikérdezi kiléte s jövés-menésének célja felől s ha három napnál tovább szándékozik a városban maradni, bejelenti az előjáróságon. Az idegeneknek általában csak akkor engedik meg a városban tartózkodást, ha erkölcsi tekintetben nem esnek kifogás alá. A rozsnyói előjáróság 1632 január 30-án elfoghatja Borbély Mihály polgárembert, mert — a városi tanácsjegyzőkönyv szerint — »a város kiváltságai és szabályai ellenére Csákány Pálnak és egy idegen nőnek több héten át szállást adott«.

Az alsórangú vendégek, a szolgák, cselédek, küldöncök már nem a polgárházaknál, hanem az úgynevezett pásztorházban, a vándorló iparoslegények pedig az évenként választott atyamestereknél találnak szállásra. A csöcseléket, kóbor zsoldost, szökött jobbágyot, csavargó némbert pedig még a pásztorházak sem fogadhatják be, ezek mint kivert ebek járják az országutakat s legfeljebb a rosszhírű csapszékek nyújtanak nekik rövid időre menedéket.

A kisebb városokban és a falvakban a kocsmák adnak hevenyészett éjjeli szállást az utasnak. A kocsmák a földesuraké vagy a városoké s ha forgalmas útvonalon fekszenek, a bérlő vagy a tulajdonos esetleg vendégszobát épít hozzá s beszálló csapszék lesz belőle. Thököly Imre 1678-ban így rendelkezik egy birtokán lévő fogadó felől: »Az kiknek a vendégfogadóban szekeresek vagy lovasok beszállnak, azoktól a vendégfogadós minden éjjelre egy-egy lótul vagy ökörtül egy-egy poltúrát fog venni mi számunkra. Oda szénát, abrakot elegendőt fogunk adatni.« Más ilyen földesúri rendelkezés megszabja, hogy a vendégfogadóházban mindig elegendő széna, abrak, bor, ser, égetett bor és gyertya legyen; tételből való élésnek pedig a

korcsmáros viselje a jövevények kedvéért gondját úgy, hogy a jövevények pénzezen fogyatkozás nélkül eledelökre való élelét találhassanak « (Sempte 1641).

Debrecenben az 1500-as évek végén már meglévő »Fehér Ló« cégérű fogadó mellett a 17. században hét csapszékben mérnek bort s látnak vendégül átutazó szegény embereket. A legrégebb a kardosházi csapszék, amely 1590 táján kerül magánkézből a város tulajdonába, egykorú vele az Arany Bálint házabeli csapszék s a városházbeli kocsmá, későbbi néven Koplaló, amelyet a Bika vendégfogadó konkurrenciája ítél halálra a múlt század elején. E három bormérés mellett a csapó-utcabeli, a mesterutcai, a boldogfalvai és a péterfiai városi csapszék oltja még a debreceni polgár szomját. A többi jelentős alföldi városban, Szegeden, Kecskeméten, Kőrösön és egyebütt is effajta kocsmaszerű fogadók állnak az utasember rendelkezésére étellel, itallal s éjszakai nyughellyel az ivó padlóján, a beálló színben, esetleg egy külön alvóházban.

3.

A beszálló kocsmáknál és fogadóknál sokkal forgalmasabbak és népesebbek az utakmenti úriházak meg kastélyok. A főúri utas nem igen száll fogadóba, mindenütt akad olyan udvarház, ahol rokon- vagy ismerős úricsalád várja tárt karokkal, terített asztallal, jól fűtött hálózattal s az utazó nemes is minden faluban talál egy birtokosra, akinek házába beszállhat, akár ismeri, akár nem. Minek költ énének hát fogadóra? A kastélyokból, udvarházakból nem is fogy ki soha a vendég. Ha egyik tovább indul, már ott van helyette a másik s szakadatlan vendégeskedésben telnek a napok, hetek, hónapok. Forgách Simon írja Pálffy Miklósnak 1687-ben: »Az lengyel határánál lakom. Mindenki nálam száll meg. Erdélyi úr, magyar meg lengyel vagy ismer, vagy nem ismer, engem el nem kerül. Igen reá szoktanak s költségem nem kevés megyén reá, gonoszakaróim pedig másra magyarazzák. De az emberség nem mutatja, hogy házamból valakit, aféle jövevényt kiverjek ...« Hasonlóképpen gondolkoznak az erdélyi urak is. »Az 1687-ik esztendő előtt olyan

emberséges ország vala Erdély, hogy egy pénz nélkül keresztül mehettél volna rajta, mégis mind magad, mind lovad jól lakhatott volna — jegyzi föl Apor Péter. — Nem vala híre az vendégfogadónak. Csodálkozva néztünk Kolozsvárott a közép utczában, hogy mondták, hogy vendégfogadó, azon egy nagy szakács vala leírva késsel az tűzhely és írott fazekak előtt. Vala egy rongyos ház Miraszlónál is, az kit hallottam hogy vendégfogadónak mondtak, de nem láttam, hogy vendég szállott volna belé talán még Básta György csináltatta volt, mikor ott megverte volt Mihály Vajdát. Hanem ha megindultál volna abban az időben, elől küldöttél volna az faluban, szénát, abrakot az lovadnak, magadnak enni valót, s ha bor volt az faluban, bort is adtak volna, sőt az Szászságon bár az magad lovadon ne jártál volna, posta lovat eleget adtának. Ha penig vagy szegény atyádfiához vagy becsületes nemes emberhez szállottál volna, az olyan szívvel látott, hogy örömben talám ass lelkít is kítette volna érted.«

A vendéget igyekeznek is minél dúsabban ellátni a háziak; s annál jobban becsülik, mentől tovább mulat náluk. Thurzó Szaniszló galgóci várában az 1600-as évek elején 20 tál ételt is felhordanak az asztalra, a vendéget hetekig ott tartják s nagy vígságot, táncot, vadászatot rendeznek tiszteletére. Ha menni akar, erőszakkal ott fogják s mikor hírét veszik, hogy ismerős vagy akár ismeretlen úrféle utazik át a környéken, elibemennek, beinvítálják. Thurzó György 1599 március 20-án így ír nejének: »Nádasdiné asszonyom az bátyjához megyén Báthori Istvánhoz Echetre, azt értem, hogy arra megyén, Bichére, ha arra megyén, külgy, édes szívem, eleibe és kérd hogy betérjen. Az szomszéd nemes uraimból is hívass be, és ha betér, gazdálkodgyatok jól nekik, mégis ha azelőtt nem esmérte, esmerkedgyél meg vele. Az szomszéd nemes uraimban felhívatsz édes szívem, úgy mint az vice ispánt, Ordódit, Mattyasowszkit, Marsowski Bálint fiát és Skrobakot Litawáruul.«

Ha bejelentett vendéget várnak, gondos előkészületeket tesznek, hogy jól érezze magát náluk a rokon, ismerős, barát vagy idegen. Thurzó György 1592 januárjában ilyen levélben jelenti feleségének Nyári Pál és Révay Gábor érkezését: »Ez jüvő szerdára Nyári Pál uram mind feleségestü azonképen

Reway Gábor ott lesznek nálunk Bichén. Azért én sem késsem sokat, hanem kedden jó idején, ha Isten egészségemet adgya, otthon leszek, kérlek azért édes lölköm, hogy az házakat fűttesd hogy бүдössek ne legyenek. Az ágyakat is készítsed el úgy, mint az palota mellett két házakban és az alsó botban. Dánielt is haza bocsátám, hogy ő is lásson dolgához és az házakat elkészítse. Az aszszonyok csak te éretted mennek oda Bichére, hogy meglátogassanak.« 1596 októberében, amikor nagyobb vendégsereg érkezéséről ad hírt, így ír: »Míérthogy kedig komám uram, asszynomval együtt Czobor Mihály uram sógorom, Bakith uram, mind oda házunkhoz jűnek, kérlek, hadd meg Hanznak hogy az házakban kárpitokat és szőnyegetek szépen, az előbbi mód szerint felvonasson. Az udvarbíró is lássa, hogy készen várjon bennűnket éléssel és egyéb szűkséggel.« Ugyanez év novemberében a hálózások gondos felfűtésére hívja fel felelőse figyelmét, mert ismét vendégek érkeznek: »Csak azt akarám tudtadra adnom, hogy én Istennek kegyelmességéből mai napon érkeztem szálon ide Bakith uram fiával Kralowanra, nagy jó egészségben. Holnap estvére azon leszek, hogy otthon lehessek, azért várj édes szívem, vocsorára bennűnket. Az alsó botot, az melyben szoba és szenes ház vagyon, készíttess édes lölköm Bakith uramnak, de mind az szobában s mind az szenes házbaji ágyak legyenek, mert az ifjú Révay Ferenc is ez jűvő hétfőn oda jű. Az ház tiszta és meleg legyen és gyertyatartó és mosdó legyen az házban ...«

A hosszabb útra induló nemesurak persze számítanak arra is, hogy nem érnek minden étkezési időben vendéglátó udvarházat, ezért külön társzekereken valóságos élelmiszerraktárt visznek magukkal. A 16. és 17. századbeli írások sűrűn emlegetik a konyha-kocsit, pohárszék-kocsit, innyaadó-kocsit, — a mai gyorsvonati étkezőkocsik őseit — s ezek kiegészítőjét, az élésező-társzekeret, mely utóbbiból, Apor Péter tanúsága szerint, nyolc-kilenc, sőt tízet is visz magával némelyik erdélyi nagy úr, amikor egyik jószágából a másikba megyén át. Ha kísérő társzeker nélkül, csak egyszerű hintóval kél útra családostul az erdélyi főrend, az első ülésen lévő párnazsák mögé egy fazék káposzta kerül meg valami sült, ezenkívül fejér cipő s palackban vagy pincetokban jó bor. Ezenkívül a f rá jóknál is

van egy-egy kosárka, benne »vajjas pogácsa, kalács, töltött tyúk, s afféle, mert azok nélkül nem jártak, sőt az hintóban ösztövéres szalonnának, fokhagymának s rendszerént főtt sódar-
nak is meg kellett lenni.« Amelyik főember hintón és élé-
s-társzekérral jár, az után a társzekér vagy a konyhakocsi viszi
az élelmiszereket, meg a tártartó tartalmát: az evőkészletet.
Ha aztán eljön az ideje, szép füves, fás térségen lerakodnak s
úgy esznek az útmentén lepihenve. »Az öreg Haller János nagy
úr vala, mégis mikor úton ment, ha tállón volt is, mikor az óra
tíz volt, megállott az hintóval és evett«. Ha családja nélkül,
egymagában kél útra az erdélyi nemesúr, »az embereknek az
nagyja«, sohasem megy hintón, konyhaszekér még kevésbbé
kíséri. Ilyenkor lóháton utazik, »hanem az vezetéken vagy
szolgánál viaszos palaczk bor, fejér czipó, némelyeknek az
tarisznyában ösztövéres szalonna, az mellé fokhagyma sodor
pár- vagy mogyoróhagymával, sült tyúk, sőt némelykor,
s gyakrabban, ezek közül csak az egyik volt; nyárban mihelyt
jó fűvet kaptának, megszállottak, az köpenyeget az fűre vagy,
ha szénabuglya volt, az buglya mellé leterítették, s jobb ízűt
ettek belőle, mint most esznek sokan az allepatrétában«. Az
asszony nép viszont ezidőben már ritkán jár paripán, kényelmes
hintón utazik s nagy kísérettel. Gróf Esterházy Antalné még
az 1700-as évek elején is mindent magával visz, ha útrakél:
ruhatárát, háztartási eszközeit, dús élelmiszer-raktárát s a
hintók, csézák, társzekerek, konyhakocsik egész serege indul
el, amikor útraszáll, hogy végigkísérje katona férjét egyik
harctérről a másikra. Kocsiján nemcsak utazik, de abban lakik,
rajta étkezik s azon is hál, amikor falutól, várostól távol köszönt
rá az este, hosszú, nehéz útjai során...

Ilyen körülmények között — amikor az utasember vagy
magával viszi a »szállodát« meg a »vendéglőt«, vagy pedig meg-
találja kvártélyát az útmenti udvarházakban, kastélyokban,
nemesi lakokban, esetleg a plébániákon, paróchiákon, a kalmár
nép meg a városbeli polgárházaknál — vendégfogadóra nincs
valami túl nagy szükség. Erdély vendégszerető földjén egészen
a 17. század végéig nem is léteznek fogadók. Az utast —
bármerre jár a magyar- vagy székelylakta vidéken — tárt karral
fogadja s mindennel ellátja a szíves nép, a szászszágot meg tör-

vény — az 1581. évi 10. törvénycikk — kötelezi, hogy pénzért szállást és ételt-italt adjon mindenkinek. A vidéki városoknak saját házai vannak Pesten vagy Budán — Kecskemété a mai Veres Pálné-utcánál, Nagykörösé a Cukor-utca körül, Jászberényé a Molnár-utcában, Szegedé pedig már 1522-ben áll a várban, a jelenlegi pénzügyminisztérium helyén — s a közügyben a fővárosba ránduló előljáró uraimék ide szállanak. Kik koptatják hát a vendégfogadók küszöbét? Jobbára külszögből érkező kalmárok és utazók, sokadalmak idején a vásárosok, vándor kézművesek és áros emberek, szóval az egyszerűbb népek s csak nagy néha akad előkelőbb vendég, aki átutaztában nem akar hosszabb időt tölteni valamelyik úriháznál, arra az egy éjszakára meg jó neki a fogadó is.

Amilyen a beszálló vendég, olyan a fogadós maga is: goromba, mint a pokróc, valóságos kegyet gyakorol, amikor befogad valakit a piszkos hálózatra s ha nem kíván vendéget látni, végnélkül kolompozhat az utas az ajtón. Herpius kőszegi fogadós 1660-ban még magának Zrínyi Miklósnak sem ad szállást. A városi tanácsjegyzőkönyv szerint gróf Zrínyi Miklós Uram ő Nagysága estve felé Bécsből megh jüvén és itt az városban megh akarván szállani Herpius vendégfogadó házához, az hova annak előtte is bé szállani szokott volt ő Nagyságha és az midőn már azon vedigh fogadó ház előtt volna maga az Úr, Herpius nem tudatik michoda gorombaságtul viseltetvén, ilyen nagy Urat bé nem bocsátót házához. Annak utánna ott bé nem bochtattván az Úr, ment az másik vendégfogadó házához, úgy mint Spédlihez, elküldvén szolgáját, hogy ajtót nyitáson, ott is az midőn az Úr szolgája az Ajtón kolompozott volna, nagysokára sok szitokkal és morgással nyitotta Spédli szolgája meg az Ajtót«. Herpiust 100 magyar forint bírsággal sújtja a nemes tanács és Spédli szolgáját is felelősségre vonja mint kolletet őneki szittkozódni, mikor Zrínyi Uram ő Nagyságha szállást keresett, de nyilván csak azért, mert ilyen előkelő úrral történt a gyalázat, egyébként meglehetősen magától értetődő dolog ezidőben, hogy az éjnek évadján zörgető vendégnek durva szitkok között nyit ajtót a fogadós s emellett alaposan meg is zsarolja az éjszakai szállás feljében. Egyetlen mondatnyi dicséretet kap e kor magyar vendégfoga-

dósa, mégpedig Tollius Jakabtól, a bölcsek követ kutató duisburgi egyetemi tanártól, aki 1687. évi magyarországi utazása közben ilyesmit jegyez meg: »a posoni vendég-fogadókban nagyobb az emberség a jövevényekhez, mint Bécsben«.

4.

Amilyen kevés a vendégfogadó a királyi Magyarországon és Erdélyben, olyan nagy számmal találunk beszállóházakat a töröknek hódolt területen. A megszálló oszmán hatóságok minden erejükkel azon munkálkodnak, hogy fellendítsék a kereskedelmet a birtokbavett országrészen; védelmet, kedvezéseket nyújtanak hát a kalmárkodó embernek — legyen az bármilyen hitű — s áramlik is seregestül a kereskedő nép mindenfelől a hódoltság váraiba, városaiba és vásárhelyeire. A német, magyar s a legkülönbözőbb balkáni népfajokhoz tartozó kalmárok elhelyezéséhez sok szállóhely szükséges, a nagyobb városokban és falvakban mindenütt épül is egynéhány vendégfogadó, kereskedői fogadó — amelyben a vándorló kalmár nemcsak megszáll, de nappal portékáit is kirakja s ebben a bazárszerű szállóban árusít — vagy pedig karavánszeráj, ahol lovaikkal egy fedél alatt, egyetlen hatalmas hodályban éjszakáznak meg az út önjárók.

Evlia Cselebi magyarországi útjai során feljegyzi, hol hány vendégfogadó várja az utasembert. A fáradhatatlan török világutazó szerint a 17. század második felében Pancsovának egy, Temesvárnak pedig három fogadója van. Déván igen sok koresmát talál s megörökíti, hogy Jenő vára nagy, cseréppel fedett szép fogadóját Köprüli Ahmed pasa építette. Szegeden egy, Váradon pedig három fogadó várja az utast s a belgrád—budai forgalmas nagyút mellett fekvő városokban és várakban szintén sok a fogadó. Mitroviczán három kőépületű, keramit tetejű vendégfogadót és három kereskedői fogadót lát Cselebi, Továrnik palánkán egy, Vukováron három kis fogadót fedez fel. Eszéknek hat kereskedői fogadója és egy karaván ételmezési szállója van. Dárdán, Baranyaváron és Mohácson egy-egy fogadót talál, Báltaszék új fogadója pedig éppen akkor épül,

amikor Cselebi 1663-ban átutazik a palánkán. Szekszárdon, Pakson, Pentelén és Ercsiben egy-egy fogadó áll az utasok rendelkezésére. Budán a középső várban öt kereskedelmi fogadó van, míg a Debbágháne külvárosban (a későbbi Rácváros) három, a nagy külvárosban (a jelenlegi Viziváros) egy, Pesten pedig két fogadóba szállhat az idegen. Vörösváron az időben építik a fogadót, Vácnak egy egészséges szállodája van, míg Esztergomban nem talál fogadót Cselebi. Annál több vendégfogadója van Kassának: kereken tizenegy s ezek közül a »*Gábor bá*« címzetű olyan, mint egy vár. Pozsonyban és Székesfehérváron három-három vendégfogadóra bukkan a török világutazó s még a kis somogy megyei Segesd községben s a nem nagyobb Baranya-Nádasdon is akad egy-egy szálloda. Siklóson két fogadó van néhány szobával, Babócsán egy, Valpón megint kettő és Újlakon egy kereskedői szálló és az alsóvárosban egy fogadó. Brassóban, ahol Cselebi szerint hét földövnék kereskedői találkoznak össze, tizenkét fogadó várja a külföldi kalmárnépet. »E város Erdélynek Egyiptoma« — jegyzi meg Cselebi s szállodáinak számát tekintve, kétségtelenül Brassót illeti az első idegenforgalmi vonatkozásban.

A legtípikusabb török fogadófajta a karavánszeráj. A hódoltságbeli nyugat európai utazók? mint egészen újszerű, sajátos keleti intézményt kivétel nélkül figyelemre méltatják s többkevesebb szót ejtenek róla útleírásaikban. Báró Vratisláv, aki 1591-ben utazik lefelé a Dunán, ahogy Budát elhagyja, a jobbparti falvakban pillantja meg az első bádoggal fődött karavánszeráj okát. Paksról feljegyzi, hogy jelentékeny karavánszeráj a van, de első ízben az aldunai Palánkán veszi igénybe e jellegzetes török szálloda-féle szolgálatait, amikor aztán részletesen le is írja: »Este Hasszánpasa-Palánkára érkeztünk — szól útleírásának idevonatkozó része — és először szálltunk le török karavánszerájban. Lovainkkal együtt egy fedél alatt kellett hálunk, mivel a közönséges török vendégfogadókban nincsenek külön szobák. Nem lesz érdektelen a karavánszeráj okról néhány szót mondani. A karavánszeráj ok nagy épületek, melyeknek közepén tágas tér van, hol az utasok poggyászaikat leteszik és tevéiket, valamint öszvéreiket elhelyezik. E tér körül mintegy három lábnyi magas fal emelkedik, ez a kőfal felé húzódik, mely

az egész épületet támogatja és a falnál megerősített padokkal egyenlőnek lenni látszik. E fal, vagyis falból készült pad, fenn egészen lapos és négy láb széles. A törökök itt szokták fekhelyeiket elhelyezni, ezenkívül tűzhelyül is használják és az ételeket itt főzik; ugyanis, mint mondtam, az állatokat és az embereket e csekély emelkedésű falazat választja el. Néha még az is meg-
 esik, hogy az utasok lovaikat éppen e falhoz kötik, úgyhogy az állatok a nyugvó embereket fejükkel érintik és uraiknak szolgálatokat tesznek, ugyanis a poggyászokat és tarisznyákat a fejükre erősítik és gazdájukhoz hozzák. Ha az étkezés ideje elérkezik, az élelmiszereket a tarisznyából kivesszük és ha a tarisznya kiürült, félretesszük. Az utasok e falon a következőleg készítik el fekvőhelyüket; legelőször szőnyeget terítenek le, erre talmánjukat vagyis felsőkabátjukat borítják, fejpárna helyett pedig nyergot használnak, takaróul pedig az utazóköpenyeg szolgál. Az utazás fáradalmaitól elbágyadt utasok e kemény fekhelyen jobban alszanak, mint a mi nagyuraink a puha tollágyakban. Az utasok cselekedetei e közös helyeken mindenki előtt ismeretesek, semmi sem történhetik titokban, tehát az éj sötéttségét kell felhasználni valamely szándék keresztülvitelére. Ily vendégfogadók az egész Törökbirodalomban találhatóak, de másféle nincs is, tehát egész utazásunk folyamán kénytelenek voltunk e legalacsonyabb néposztályhoz tartozó csöcselékkel együtt hálni, mindenütt úgy bámultak bennünket, mintha világsodái volnánk, különösen szokásainkat és viseletünket csodálták. Nem mertek ugyan gúnyolódni, azonban a velünk egy helyiségben lévő emberek és állatok tömege, az iszonyú bűz és a folytonos zaj, olyanokra nézve, kik ezt még meg nem szokták, annyira elviselhetetlen, hogy a császári országokban a legnyomorultabb szalmaviskó is valósággal paradicsom és tündérország e vendégfogadóhoz képest. Nem maradt egyéb hátra, mint csak arról gondoskodni, hogy a követ úr lehetőleg kényelmes helyet kapjon, mi azonban többnyire a karavánszerájokon kívül, a kocsikon töltöttük az éjszakát, néha a jól épített és bádoggal fődött török kórházakba tértünk; az utasok itt elég kényelmet találnak, mivel számos elkülönített kamrácska van bennük. A kórházak mindenki előtt nyitva vannak, legyen az keresztény vagy zsidó, gazdag vagy szegény; a pasák, szánd-

zsákok és egyéb előkelő törökök, utazásuk alatt többnyire a kórházakat használják éjjeli szállásul, mivel ezek mégis csak meglehetősen kényelmesek. Az említett kórházakban a következő szokás uralkodik, minden jövevény ingyen élelmezésben részesül, midőn ugyanis a vacsora ideje elérkezik, a török kórházszolga széles, kerek tányérral hord körül, e két ujnyi magas karimával ellátott tányérokra, számos apró csészén húsból és derczéből készült ételt kínálnak. Az utasok a kijelölt helyen körbe ülnek és megvacsoráznak, előbb azonban kenyeret és vizet kapnak. A leírt módon az utas három napig veheti igénybe a kórház megvendéglését, e határidő elteltével azonban el kell távoznia. A kórházaknak gazdag alapítványai vannak, melyeket gazdag és jámbor törökök tesznek.«

Neitzschitz Kristóf 1663-ban hasonló megállapításokat tesz a karavánszerájokról s Brown Edward 1669. évi utazása során ugyanazokat a tapasztalatokat szerzi bennük, mint Vrastisláv jó hetven esztendővel előbb. Neitzschitz szerint télidőben sokat kell szenvedni a karavánszerájokban. Más ennivalót, mint száraz kenyeret, nem igen talál bennük az utas s ha nem hozott magával élelmiszert, koplalás vár rá. Brown csak ritkán száll effajta nyilvános épületbe, ahol mindenki maga főz s amelyek olyan veszélyes helyeken fekszenek, hogy állandóan félni kell a megrablástól. De egy-két megszállása elég ahhoz, hogy rossz véleményyl legyen róluk.

Noha a legtöbb nagyobb helyen van vendégfogadó, kereskedői szálló, karavánszeráj vagy ingyenes megszállási lehetőséget nyújtó kórház, esetleg fürdő, amelyekben ugyancsak lehet éjjeli szállást kapni, mégis a magánházak vendégszeretetét is gyakorta igénybeveszi a török földön utazó. Cselebi szerint például Egerben öt kis fogadó van, a kereskedők ezek egyikébe szállnak, a jövő-menő vendégek pedig a parasztnak házaiba s a fogadói bért azoknak adják. A többi vendég az előkelők házaiban száll meg. A vendéget nemcsak szívesen látják, de hívják is, némelyik ház kapuja fölött ez a felírás fogadja az idegent: *minden ceremónia nélkül lépj be*. Zomborról ugyancsak azt jegyzi fel utazónk, hogy ámbár két fogadója van, az előkelők, főképp pedig a Piri pasa vendéglátó kegyessége szegénynek, gazdagnak, öregnek és ifjúnak mindig nyitva áll. Kanizsa népe

szintén nagyon szíves és »ha valamely idegen egy évig is vendég lenne házukban, akkor is kedveskednek neki«. A pesti két fogadóra sincs valami nagy szükség. A lakosok ugyanis házaikban készítenek vendégszobát az utasembernek s ott szállásolják el őket. Eszéken hasonlóképpen kinyitják kapuikat a háztulajdonosok meg az előkelő főemberek a jövő-menő vendégek előtt s néhány napig ellátják őket. Nem kell hát kétségbeesni az útonjárónak akkor sem, ha véletlenül olyan helyre érkezik, ahol nincs fogadó. Kvártélyt mindenütt talál. A somogy-megyei Koppány várának például nincs fogadója, mert »itt szegyennek tartják fogadóban szállásolni el a vendéget — Cselebi így mondja — s a kereskedőknek, jövő-menőknek a háztulajdonosok adnak szállást«. Lippán is nyitva van minden család kapuja az utasok előtt, úgyannyira, hogy a városnak fogadóra nincs szüksége. Ha vendégek, vidékiek jönnek s a legkisebb egyénnek házában egy esztendeig élnek is, az sem okoz nehézséget«.

Ahol ilyen vendégszerető a lakosság, ott öröm úton lenni, annál kínosabb azonban a vendéglátó házigazda helyzete, amikor erőszakos vendégei akadnak, akik mindenét fellakmározzák. Már pedig a hódolt terület magyar városi népe gyakran ilyen muszáj-házigazdái szerepet kénytelen vállalni az utazgató török urakkal, katonákkal, hivatalnokokkal szemben. A Szegedre érkező török kincstári tisztviselők, adószedők és főhivatalnokok például nem szívesen mennek a vendégfogadóba, hanem inkább a barátok jó konyhájáról híres kolostorába szállásolják magukat. Az állandóan jövő-menő katonák és tisztviselők ellátása viszont a lakosság vendéglátását veszi túlságosan igénybe, hiszen a polgárházakba szálló török vendégek legtöbbször elfogyasztják a házigazda egész élelmiszerkészletét. 1672-ben egész Drinápolyig elmegy a szegedi polgárok küldöttsége, magához a szultánhoz, hogy elpanaszolja: »ámbar a városban több vendégfogadó létezik, az átutazó török tisztviselők mégsem oda, hanem cselédestül együtt nálunk szállnak meg és különféle követelésekkel állanak elő«. A szegediek követjárásának meg is van az eredménye, fermánt kapnak a szultántól, amely utasítja a szegedi kádit: gondja legyen arra, hogy az utazók ezentúl ne a polgárokhoz, hanem a fogadóba

szálljanak s ott rendszeres napi áron szerezzék be a szükséges élelmiszereket.

A kecskemétiak szintén alaposan hozzá vannak szokva a kényeszerű vendéglátáshoz, annyira, hogy a város a »forgó-szálló törökök« ellátására külön főzőasszonyt tart. Ízes alföldi ételekkel kedveskedik Kecskemét az utazgató török uraságoknak, akik például 1647-ben a jó zsíros magyar kosztot 5083 pint borocskával öblítik le. A város szívesen főz a töröknek, de még szívesebben lemond látogatásukról s még anyagi áldozattól sem riad vissza, ha arról van szó, hogy pénzzel más irányba lehet terelni valamelyik; városuk felé közeledő török tisztviselő lova-nyakát. Nem az ételt-italt sajnálja a híros város nemes tanácsa török uraiméktől, mint inkább annak a hatalmas summa pénznek a kiadásától borsózik a hátuk, amit ilyen hivatalos látogatások alkalmával ajándékképpen szét kell osztani a főtörök és szépszámú kísérete között. Ha lehet, igyekszik is megváltani a város az effajta beszállásokat, ez esetben még mindig olcsóbban jön ki, mintha személyesen nyújtja ajándékért a markát a hivatalos körúton járó magasrangú tisztviselő és udvari népe. Az 1647. évi számviteli könyv így őrzi egy ilyen »beszállási megváltás« emlékét: »Hogy a Vajda ki nem jött, fizettünk nekie Tallért 130. Szubasáknak tallér 16. Inasoknak Tallér 10. Lovászoknak Tallér 1. Szakácsának Tallér 1. Patkolónak Tallér 1. Nyergelőjének Tallér 1. Vezeték hordozóknak Tallér i.«

A török követjárások már jóval félelmetesebb összegeket emésztenek fel. Ahol egy ilyen többszáz, nem egyszer ezer főnyi követség — a lovak, tevék, kocsik seregével — végigvonul, ott mindent felél s ételben, italban, takarmányban véghezvitt pusztítása egy kisebb hadjárat kártevésével vetekszik. Egy közepesre méretezett követség is elfogyaszt naponta 5 mázsa birkahúst, 900 zsemlyét, 6 mázsa 75 iont friss szilvát, egy mázsa aszalt szilvát, 6 mázsa 75 font almát vagy szőlőt, egy mázsa sajtot, 180 font mézet, 520 pint bort, 300 pint sört; egy népe-sebb követségnek pedig naponta 675 font ürühús, 873 font kenyér, 16 bárány, 3 borjú, 80 tyúk, 50 galamb, 20 pulyka, 225 font spinát, 180 font zsír kell. Ilyen méretű fogyasztás mellett nem csoda, ha például Méhemet pasa követségének ellátása 45.141 forintot emészt fel s egy-egy követjárás után úgyszólván

teljesen élelem nélkül maradnak egész vármegyék. Az ijesztő létszámú követjárások, a nagy török seregvonulások, majd pedig a felszabadító háború dúlásai annyira kiélik, elpusztítják aztán az országot, hogy a 17. század végén Lipót császár Bécsből Konstantinápolyba utazó követsége Dalmácián keresztül vonul a török főváros felé, mert Magyarországon, különösen a Duna-Tisza közén nem találnának élelmet hetekig tartó útjuk során ...

Ötödik Fejezet

A DELIZSÁNC MEG A FORSPONT.

1.

A szatmári béke után nyugalmasabb időszak köszönt az országra, hozzá lehet hát fogni a közlekedési hálózat teljes kiépítéséhez. A tervek készen is vannak, —tizenkét postavonal létesítését határozza el III. Károly — de a megvalósítás meglehetősen lassan halad az ország szerencsétlen állapota miatt. A másfél százados török megszállás, majd a felszabadító hadjáratok dúlásai lakatlan pusztasággá, elvadult sivataggá teszik a Tiszántúlt, meg a Duna-Tisza közét. 1695-ről írva maradt, hogy az Alföldön Kecskeméttől Szabadkáig, Halasig, Szegedig míveletlen puszta az egész róna, minden út és ösvény nélkül s annyira járatlan, hogy az átutazó katonaság lovasai fegyveres kézzel vágják szét a burjánt, bozótot, meg lovaikkal tapodtatják előbb le, hogy a gyalogság áthatolhasson. Az ország közepén több napi járóföldre sem akad emberi lakóhely s az 1720-as népszámlálás idején például az egész Jászságban mindössze 5000 ember él, a Nagykunságban 3500 s a Hajdúságban sem több 4700 leieknél. A kipusztult vagy elmenekült ember helyét aztán birtokbaveszi a természet, áthatolhatatlan gaz veri föl a földeket, a folyók parttalanul terjengenek, mocsarak, lápok nőnek és duzzadnak vármegye nagyságúra s ebben az elvadult tájban még azoknak a primitív utaknak is nyomavész, amelyek az előző időkben az Alföldön átvezettek. »Nincs a világon szomorúbb, mint Magyarországon utazni, kivált, ha meggondoljuk, hogy hajdan a lehető legnagyobb virágzásnak örvendett és ma ily nagy területen embert is alig láthatni« — írja Wortleyné, aki 1717-ben utazik át férjével együtt Magyarországon s fenti

megállapítása mégcsak nem is az Alföldre vonatkozik, hanem a Neszmély és Buda közötti rónaságra, amely mégsem szenvedett annyit, mint az ország középső része. Az Alföldön átutazni — mondjuk Szolnok és Várad között — már sokkal félelmetesebb s el is kerüli, aki csak teheti.

Es ilyen terepen kell életrehívni az egész országot behálózó tizenkét postavonalat: Bécs—Buda—Debrecen—Kolozsvár—Brassó; Buda—Kecskemét—Szeged; Szeged—Arad—Szeben; Pozsony—Rózsahegy—Kassa—Tokaj; Tokaj—Kalló—Szatmár; Szatmár—Dés—Kolozsvár; Tokaj—Eger—Hatvan; Tokaj—Böszörmény—Nagyvárad; Buda—Tolna—Eszék; Bécs—Sopron—Zágráb—Károlyváros; Körmend—Zalaegerszeg—Kanizsa; valamint Várasd—Pécs—Pétervárad között. A sivatagi vasútépítésekhez méltó erő kifejtést igényel ezeknek a vonalaknak a megteremtése, alóváltó állomások felállítása s a postameszteriségek megszervezése, mégis rendre elkészülnek a 18. század első harmadában s az 1740-es években már csaknem valamennyi *í* működik. Az 1745. évre rendelt győri *Házi és Uti Uj Kalendárium* »Rendi az Magyar-országi és Erdélyi Postáknak e cím alatt ekkép sorolja fel a két ország postavonalait:

Bétstől—Posonig: Béts—Fissmény—Német-ó-vár—*Foson* (5 posta).

Posontól—Kassáig: *Poson*—Tseklész—Sárfő—Gerentsér—Galgótz—Tapoltsán—Sámbokrét (Nyitra)—Vestenitz—Bajmótz—Rudnó—Sámbokrét (Turóc)—Nolsova—*Rosenberg*—Bertalanfalu—Okolitsna—Hib—Lutsivna—Svalbotz—*Lőtse*—Korotnok—Berthot—*Eperjes*—Litséd—*Kassa* (25 posta).

Kassától—Brassóig: Kassa—Szinna—Vilmány—Tálya—*Tokaj*—Buj—Kalló—Gyulaj (Nyírgyulaj)—Dobos—Matolcs—Tsegő—*Szatmár*—Medgyes—Hova—*Nagybánya*—Remete—Sósmező—*Dés*—Iklód—Nemeshuk—*Kolosvár*—Torda—Fel-Vintz—*Enyed*—Károly vár—Szászsebes—*Nagyszeben*—Fogaras—*Brassó* (35 posta).

Bétstől—Budáig: Béts—Fissmény—Német-Óvár—Jarendorf—Mosón—öttevény—*Győr*—Gönyü—Komárom—Neszmély—Nyerges-Újfalu—Dorog—Veresvár—Buda (18 és fél posta).

Budától—Nagyszebenig Buda — Kerepes — Aszód — *Hatvan* — Árok-Szállás — Bót — Átány — Poroszló — Bábolna — *Tsege* — Hortobágy — Újváros — *Debretzen* — Pályi — Léta — Székelyhid — Margita — Kémér — Somlyó — *Zilah* — Bréd — Magyar-Egregy — Sombor — Berend — *Kolosvár* — Torda — Fel-Vintz — *Bnyed* — Károlyvár — Szászsebes — *Szeben* (41 posta).

Budától—Péterváradig: *Buda* — Hamsabég — Ertsin — Adón — Pentele — Földvár — Paks — Tolna — *Szekzárd* — Bátaszék — Szecső — *Mohdts* — Eszék — Kalut — Zombor — Lupcsova — Karabusova — Olossan — Báts — *Pétervdrad* (28 posta).

Budától—Váradig: Buda — Kerepes — Aszód — *Hatvan* — Gyöngyös — Verpelét — *Kger* — Darótz — ónod — Szerents — *Tokaj* — Nánás — Böszörmény — *Debretzen* — Bagos — Bátsa—*Várad* (22 és fél posta).

Budától—Kassáig: egy az út mint Várad felé *Szerentsig*, onnan Tályá—Vilmány—Szinna—*Kassa* (18 posta).

Budától—Nagyszebenig: Buda — ótsa — Ketskemét — *Szeged* — Makó — Tsanád — Semlak — Betske — *A rad* — Lippa — Tót—Várda—*Déva*—Szászváros—*Szeben*.

A 18. században — mint ez a postamenetrend mutatja — *Nagyszeben* vonja magához a legtöbb közlekedési vonalat. A szászok fővárosa igen élénk gazdasági kapcsolatot tart fenn Béccsel, ebben leli magyarázatát, hogy három úton — *Kassa*—*Szatmáron*; *Debrecen*—*Kolozsváron* és *Szeged*—*Aradon* át — lehet megközelíteni. A *Debrecenbe* utazó ugyancsak két postavonal közt választhat. Ha a buda—nagyszebeni vonalon halad, a csegei réven át 17, ha pedig a váradi postával megy, *Tokajon* keresztül, akkor 20 állomást kell megtennie. *Kassának* külön vonala van Bécsből és külön Budáról. A bécsi, a legelsa magyarországi postavonalon halad a Kárpátok alatt, míg a Budáról kiinduló, Gyöngyösön és Egeren át, részben már a jelenlegi országút vonalát követi, bár Miskolcot Ónodért még elkerüli s csak a század vége felé veszi fel a végleges irányt, amikor Gyöngyösről Kápolnán, Füzesabonyon, Harsányon, Miskolcon, Szikszón és Forrón át jut el Kassára, 16 postára, 33 mérföldre rövidült úton. Ekkor már egy középső kassai vonal is működik,

amely Pozsonyból Cseklész, Nagyszombat, Nyitra, Verebély, Léva, Selmec, Rimaszombat, Rozsnyó és Jászó érintésével halad Kassáig. A posták egymástól való távolsága is megrövidül s a 18. század postaállomásai átlag már csak két mérföld távolságra vannak egymástól, bár akad néhány három, sőt négy-mérföldes postaszakaszs is.

Időközben megépül a tengerparti fővonal is Bécs és Fiume között, harminc postával, 60 mérföldes útvonalon: *Bécs—Sopron—Kőszeg—Szombathely—Körmend—Lövő—Alsó-Lendva—Csáktornya—Várasd—Zágráb—Károlyváros* állomásokkal s elkészül a *bécs—körmend—belgrádi* posta is, amely *Körmendig* a fiumei úton halad, onnan pedig Zala-Egerszeg, *Kanizsa*, Babócsa, Szigetvár, *Pécs*, Siklós, Baranyavár, *Eszék*, Vukovár, Bács, *Pétervárad* és *Karlóca* érintésével éri el *Begrádot*. Buda és Pétervárad között külön mellékpostavonal húzódik a *Soroksár—Latzháza—Kun-Szent-Miklós—Szabadszállás—Izsák—Vadkert—Halas—Mélykút—Maria Theresiopel (Szabadka)—Topolya—Verbász* helységeken át. A 18. század utolsó harmadában még egy változás történik. A *buda—szeged—szebeni* vonal ekkor már nem *Aradon* át halad, hanem *Szegedről Temesváron* és *Lúgoson* át jut *Dévára*, onnan pedig *Szebenbe*. *Arad* viszont külön postavonalat kap *Budáról*: *Soroksár, Ótsa, Inárts, Erkény, Czegléd, Nagy-Kőrös, Alpár, Csongrád, Szentés, Orosháza* és *Battonya* községeken keresztül. A század végére egyébként egész sereg mellékpostavonal is kiépül, melyek közül a *buda—tétény—martonvásár—Székesfehérvár—palota—veszprém nagyvázsony—tapoltza—sümeghi* (10 posta); az *Orosháza—csaba—gyula—sarkad—szalonta—váradi* (9 posta); a *buda—dunakeszi—vátz—rétság—balassagyarmat—szakáll—gácsi* (17 posta); a *buda—vörösvár—dorogh—kéménd—zelizs—lévai* (6 posta); a *kassá—vétse—nagy Mihály—szobrántz—ungvár—szerednye—munkáts—szöllős—halmi—aranyos-megyes—nagybánya—kapnik—szigeti* (22 posta); valamint a *váradi—arad—temesvár—kikinda—főtervárad* a jelentősebbek.

A postavonalakon eleinte inkább csak levelek szállítása folyik. A rendes levélpostajárat, az úgynevezett »orjduiana« hetenként kétszer közlekedik s a küldeményeket a postalegény viszi lóháton vagy könnyű kocsin. Az utasszállítást az »extra

posta« bonyolítja le, vagy a postamester fogatával vagy pedig saját kocsija elé kap az utas állomásról állomásra postalovát és egy postalegényt, aki a kocsis szerepét tölti be és kezeli a kitérésre felszólító postakürtöt. Meglehetősen középkorias módja bizony ez a helyváltoztatásnak, az utas vagy talál lovat a következő postaállomáson vagy nem és sohasem tudhatja, mikor éri el kitűzött célját. Igen fontos újítást jelent hát a *delizsánc-járatok* bevezetése Mária Terézia idején, pontosan 1752 szeptember 18-án, E naptól kezdődően jelennek meg a Bécs—Buda közti postavonalon a delizsánc nevezetű nehéz társaskocsik, amelyek már nem alkalmoszerűen, hanem meghatározott útvonalon s menetrendhez kötötten közlekednek Bécs—Pozsony között naponta, Bécs—Buda között pedig hetenként egyszer.

A delizsáncjáratok eleinte hétfőn reggel 8 órakor indulnak Bécsből s szerdán délelőtt érkeznek meg Budára. Visszafelé vasárnap reggel ugyancsak 8 órakor indulnak Budáról és kedd délben futnak be az osztrák fővárosba. A közlekedés jelentős mértékű modernizálását jelentik ezek a delizsánc-járatok. Az egyéni utazás helyébe egyszeribe az olcsóbb és biztonságosabb társasutazás lép s a pontos, menetrendszerinti közlekedés a megérkezés időpontja felől sem hagyja kétségben az utast, A delizsánc elé rendszeren négy lovat fognak (rossz úton nem egy-



A delizsánc útemelkedőnél (Egykorú rajz után)

szer hatot, nyolcat) s ezeket a postakocsis hajtja, míg az utazás rendjére és a küldeményekre a »conducteur« ügyel. A társaskocsik ugyanis egy külön rekeszben postacsomagokat is szállítanak s az utasok szintén vihetnek magukkal 50 font poggyászt.

A meglehetősen otromba, nehéz alkotmányok hat-nyolc kilométeres óránkénti sebességgel haladnak s csak nappal közlekednek. Az éjjelt legtöbbször Győrben töltik a buda—bécsi vonalon utazók, akik egyideig mérföldenkint 20 krajcár vitelbért fizetnek, a postakocsis számára pedig állomásonként 5 krajcár borraalót. A Bécs—Buda közti 36 mérföldnyi út körülbelül 15 forintjába kerül egy-egy delizsáncutasnak. Ezen a pénzen két jó borjút lehet venni, de ha drágálják is a viteldíjat az utasok, a szolgáltatásokkal meg vannak elégedve. A posta minden utazási alkalmatosság között a legdrágább — állapítja meg 1793-ban gróf Hoffmannsegg, de azt is leszögezi, hogy lehetetlen jobb postai szolgálatot kívánni is, mint ebben az országban van. Többször megtörtént, hogy a lovakat hamarabb felváltották, mint amennyi idő alatt a kerekeket megkenhették és sohasem történtek, mint nálunk, késedelmezések s aztán bocsánatkérések, hogy a lovak nem voltak idehaza s több efféle. Csak ilyen intézmény mellett lehetséges két nap alatt és pedig reggel 5 órától esti 9 óráig tartó utazás után 36 mérföldnyi utat megtenni, mert ilyen messze van Buda Bécstől, mégis a második nap este már ott voltam«.

A társaskocsi jól beválik, mégis nehezen rendszerezítik a többi vonalon s a 18. században a budai—bécsi járaton kívül csak a Buda—Temesvár—Nagyszében útvonalon állítanak be delizsáncot. Ez is csak négyhetenként jár, pedig ezidőben olyan hosszú távon is, mint a strassburg—bécsi, hetenkint közlekedik a Franciaországot Ausztriával összekapcsoló nemzetközi delizsáncj London és Párizs között meg egyenesen hetenkint háromszor fordul meg a postakocsi. A 19. század első éveiben aztán két újabb vonalon állítják szolgálatba a delizsáncot, 1803-ban Buda—Eszék—Pétervárad és Zimony között kéthetenkmt járó, 1804-ben pedig Bécs—Kőszeg—Károlyváros viszonylatban hetenkint egyszer közlekedő társaskocsi járatok indulnak meg, hogy aztán az 1820-as. években már minden fontos útvonalon (Pozsony—Rózsashegy—Kassa; Buda—Eger—Miskolc—Kassa

—Eperjes—Tarnov; Temesvár—Arad—Nagyvárad, valamint Nagyszében—Enyed—Torda—Kolozsvár között is) feltűnjön ormótlan, feketesárgára mázolt testük.

A delizsáncok utasai ekkor már rég nem mérföldenkint, hanem állomások szerint s az ülések minőségének figyelembevételével fizetik a viteldíjat. A belső ülésért 18, a külsőért 14, az ölbenvitt gyermekért 5, a nagyobbakért pedig 6 pengőkrajcár állomásonkint a taksa, míg a kocsis minden utastól ugyancsak stációkként három pengőkrajcár »ostorpénzt« kap. Bécsbe a vízvárosi Diligence-Gasseról (a mai Gyorskocsi-utcából), a K. K. Haupt-Postwagen-Expedicion elől indulnak a 19. század elején már hetenkint kétszer közlekedő delizsáncok s egy ülésért Budától Bécsig pengőpénzben 7 forint 30 krajcárt, avagy bécsi értékben 19 font 55 krajcárt kell előre lefizetnie az utazónak. (A falusi ujbör akója pedig ezidőben pengőpénzben 8—10 forinton fogy a pesti vásáron.)

Azokon a postavonalakon, amelyeken nem jár delizsánc — vagy a fővonalakon, ha az utas nem akar a társaskocsin menni — továbbra is lehet »extra postávak utazni, a postamester fogatán vagy saját hintón, váltott postalovakkal. (Sőt »jól ismert és jó hírben álló« utas még a rendes levélposta, az »ordinaria« könnyű szekerét is használhatja.) A postának effajta szolgáltatásait szívesen igénybeveszi a saját csészájához ragaszkodó magyar úr s ha lassabb is valamivel a haladás, nincs összezárva senkivel, mint a delizsáncon. Ameddig lehet, a lovaikhoz is ragaszkodnak. Gróf Bethlen Elek, amikor 1795-ben Kolozsvárról Göttingába indul, Erdély határáig saját lovaival megy s csak azon túl veszi igénybe a postát. December 15-én 3 órakor indul ki Kolozsvárról Fogarassy Sámuel és Gyarmathy úr társaságában hat igáslótól vont szekéren s aznap Pálfalváig jut. Nem Bánffyhunyon és Váradon át halad, hanem a Zilahon át vezető postautón s 16-án estére Dalt (Deal) éri el. Másnap Magyar-Egrefyén hál, 18-án pedig nyolc ökörral átvonattja magát a Meszesen s máris Zilahon van. 19-én Kraszna, 20-án meg Nagyfalu (Szilágynagyfalu) az éjszakai állomása. 21-én délre Magyarország szélső falujába, Széplakra (Berettyószéplak) ér s innen másnap, 22-én saját lovait visszaküldi s hét postalovat fogat kocsija elé. Két kocsisa van, az egyik hajtja a

lovakat, mégpedig igen sebesen, a másik pedig a hátsó bakon ül. Margitán új lovakat fognak a szekér eleibe s este 8—9 óra tájban behajtat Székelyhidára. 23-án Létán ebédel s estére már Debrecenben van. Váltott lovakkal közel háromszor annyi utat tesz meg egy nap alatt, mint saját igáslovaival. Kolozsvártól Széplakig hat napig utazik, közben három félnapot pihentetni kénytelen lovait, viszont a Széplak—Debrecen közti távolságot, ami nem sokkal rövidebb a kolozsvár—széplaki szakasznál, két nap alatt megfutja. Széplakon, amikor a posta hét lova igen sebesen elindul vele, olyan érzése lehet, mint amikor mi a kínosan döcögő vicinálisról átszállunk az áramvonalas gyorsvonatra.

Debercenből 27-én délután indulnak tovább Bethlenek, estére Szoboszlót érik, 28-án pedig Kardszagon éjszakáznak. A posta a 18. század végén ugyanis már elkerüli a Hortobágyot, meg a csegei révet s a századeleji Hatvan—Árokszállás—Poroszló—Tsege útvonal helyett Szolnokon, Kardszagon, Nádudvaron és Szoboszlón át halad Debrecen felé. Bethlen Elek Kardszag után legközelebb Török-Szent-Miklóson száll meg, ahonnan 30-án hajnali 3 órakor indul tovább. Reggel 8 tájban Szolnokra ér, délre Abonyba s délután négy órakor már Cegléden van. Itt meghál, 31-én délben Pilist éri, majd Üllőn lovat váltva, este hat órakor behajtat Pestre. Saját nehéz szekerén, de jó váltott lovakkal, alig több mint négy nap alatt ér fel Debercenből a fővárosba, ami meglehetősen gyors haladásnak számít. Nincs is más kifogás a posta ellen, csak az, hogy drága. Berzeviczy Albert 1818-ban postán jön fel Kassáról Pestre. A három napi út 60 forintjába kerül. Ezért a pénzért pedig három pár csizmát ad a bécsi kereskedő.

3.

Inkább a gazdagok előjoga hát a postán való utazás, meg az állami költségen járó hivatalnokok s katonák számára nyújt gyors helyváltoztatási lehetőséget. A magyar ember, különösen a szegényebb vagy a kuruc magatartású, nem igen használja: az előbbi, mert drága, az utóbbi meg nem adja pénzét a német postának. Túl nagy forgalmat tehát nem bonyolítanak le még a

18. század utolsó évtizedének nyugodalmasabb ege alatt sem. Hoffmannsegg 1794-ben Pécsről Szegedre menet a Pécs utáni első állomáson találkozik olyan postamesterrel, akinek öt évi működése alatt ő az első utasa. A magyar nemesúr ugyanis hamar rájön, hogyan lehet postaszerűen, váltott lovakkal, de mégis olcsón járni a hazában. Egyszerűen igénybe kell venni a paraszt szolgálatait, kötelezni kell a falusi állattartó jobbágnépet, hogy lovát, ökrét, esetleg szekérét valami csekély díjazás ellenében az útonjárók rendelkezésére bocsássa.

Ósi kötelessége ez a föld népének, de eleinte csak a hatóságokat kell kiszolgáltatnia, meg a katonaságot s csak később nyúzza minden utazni szándékozó nemesember a paraszt előfogat-követeléssel. Az egész vármegye úrinépével rokon alispán, aki az előfogat-utalványokat kiadja, a végén már nem igen nézi, hivatalos útra indul-e, aki *forspontot* kér tőle s az idegen utazó is, mihelyst egy kicsit tisztába jön a magyar viszonyokkal, ezt az olcsó közlekedési eszközt igyekeznek, ahol csak lehet, használni. Hoffmannsegg 1793-ban postán jön hazánkba s magyarországi utazgatásai alatt eleinte csak postát vagy fuvarost használ, de 1794-ben — miután megismerkedik az előfogat előnyeivel — mind sűrűbben veszi igénybe a falusi nép szolgálatait, hogy a költség egy részét megtakarítsa. Részletesen el is mondja Hoffmannsegg, miképen lehet előfogattal utazni Magyarországon:

— Minden falu az országban, sőt mint hallom, minden koronatartomány köteles az utasok számára előfogatot állítani, ha a felsőségtől erre utalványt mutatnak elő. Ezen felsőség vagy a tartomány- vagy a hadbiztos a király vagy a megye nevében, e tekintetben a legmagasbb hatóság. Ezelőtt a hatóságok akárkinek adhattak ilyen utalványt, de sok visszaélés történt vele és a parasztot a sok fuvarozással a mezei munkájában akadályozták, a postamestereknek pedig sok kárt okozott, mert elvette tőlük az utasokat. Szóval az engedményt akként szorították meg, hogy csak azon egyének kaphatnak előfogatra utalványt, kik királyi hivatalban vannak és hivatalos ügyben utaznak. Most tehát nem olyan könnyű hozzájutni. De a megyei alispánok megtartották a jogot, hogy saját területükön ők is adhassanak ki előfogatra utalványt s a határos megyék alispánjai

ezzel egyetértenek. Ha tehát az ember egy ilyennel ismerős, kap tőle utalványt először csak a megyéje területére s azután később, ha már néhányszor jól ütött ki, nincs semmi akadály. Még egy út erre nézve az, hogy ha valódi utalványt nem kapott, legalább arra törekszik, hogy az első állomásig kapjon valakitől előfogatot s ott aztán bizonyos nyílt bátorsággal kívánja, hogy újat adjanak tovább. Ez a falukon még megjárja, mert ritkán néznek utána a dolognak, de városokban és nagyobb helységeekben nehezebben megy, mert mindig bizonytalan és utalvány nélkül egy helység sem kötelezhető. A megtakarítás emellett igen nagy, mert míg egy postaló mérföldenkint 22 és fél krajcár, az előfogatos ló csak 7 és fél krajcár, tehát négy ló mellett mérföldenkint éppen egy forint. A borralaló nem tesz nagy különbséget, mert hogy az embert jól kiszolgálják, a falusi bírónak és a parasztnak éppen annyit kell adni, mint a postakocsisnak, bár mérföldenkint talán mégis pár krajcárral kevesebb.

— A rendszer a következő: az indulás helyén megkapja az ember az előfogatot ama hivatalnok útján, kit evégett felkeres s az előfogatot az utasnak a lakása elé áll. Ezután állomásonként utazik tovább, amelyek két-három mérföldnyire vannak egymástól beosztva, a falukon mindig a bíró lakásáig, a városokban mindig a megyei hivatalnokok helyiségéig vagy a városházáig — a körülmények szerint. A bíró elküldi a kisbíró a paraszthoz lovakért, a jegyző pedig — milyen minden faluban van — megvizsgálja az utalványt minden fizetés nélkül, az előbbieken azonban némi kis borralalót kapnak, két krajcár mindenesetre elegendő. Ezenkívül az állomásért járó fuvarbért előre kell megfizetni vagy a bírónak, vagy magának a parasztnak. Az előfogatok legtöbbszörre latinul vannak kiállítva. Gyakran elég gyorsan szolgálják ki az embert, gyakran némi lassúsággal, valamivel lassabban, mint a postán, de ritkán olyan csigalassúsággal, mint a mi kedves hazai postáinknál szokás. Ha jól halad az ember, naponként 12—16 mérföldet is megtehet.«

Hoffmannsegg először 1794 júniusában használt előfogatot Szegedről Eszékre utaztában, ekkor is utalvány nélkül indul el gyékénnyel fedett ernyős szekéren, a jó szerencsére bízva magát, de a 20 mérföldnyi úton nincs semmi kellemetlensége. A falusi bírók a nagy úrtól — különösen ha megfelelő nyílt, bátorsága is

is van — nem kéri az utalványt, adják a lovat, csak békén maradjanak; Eszéken már utalványt kap az alispántól előfogatra s azon megy tovább Pécsre, majd néhány nap múlva ugyancsak forsponton tér vissza Eszékre a pécsi alispán utalványával. Eszéken — mielőtt tovább indulna az Aldunára — jelentkezik az alispánnál és ismét előfogatot kér. »Igen udvariasan fogadott, — írja — megígérte, hogy ad és evégett még a szomszéd megyének is ajánlani fog.« Így adják kézről-kézre a vármegye urai a nekik tetsző utast, aki ilyen módon az egész országot végigutazhatja pár forinttal. Péterváradon a főhadbiztos szerez előfogatot Hoffmannseggnek s ezzel reggel 7 órától este 11-ig utazik Zimonyba. A Pancsova—Fehértemplom közötti négy állomásnyi út megtétele ugyancsak egy teljes napját veszi igénybe, mert a nagy dologidőben ember, állat a mezőn van s minden váltásra jócskán kell várakoznia. Ilyen időben az utazó jól teszi, ha előre megrendeli az előfogatot, jegyzi meg Hoffmannsegg, aki lassanként egészen kiismeri a honi utazás e módját s még az ökörforspontot is kipróbálja Fehértemplomból Mehádiára menet, amikor is 20 krajcárt fizet mér földenkint a négyökrös fogatért.

A forspont bár olcsóbb, de lényegesen lassúbb a postánál, Hoffmannsegg, amikor 1793-ban Magyarországra jön, két nap alatt teszi meg postán a Bécs—Buda közti utat, sőt 1794-ben előre megrendelt postalovakkal éjjel-nappali menetben 32 óra alatt megfutja ugyanezt a távot, visszafelé viszont előfogattal »öt halálos unalmas nap után« érkezik meg Budáról Bécs városába.

A postán és a forsponton kívül a különböző *magán fuvarozási vállalatok* és a személyszállítással foglalkozó *falusi szekerek* is rendelkezésére állanak az utasnak. Az országban régtől fogva működnek magánkézben lévő kocsipostavállalatok s a parasztagdák ilyen szervezete, az úgynevezett *gyorsparaszt* meglehetősen igénybevett közlekedési alkalmatlóság. Váltott lovakkal, elég jó sebességgel járnak ezek a gyorsparasztok Bécs—Buda, meg Buda—Zimony között s állomásról állomásra, egészen postaszerűen szállítják az utast. Olcsóbbak, mint a királyi posta, emellett magyar ember ül a bakon, úgyhogy a nyakasabb nemesurak, ha nem saját fogatukon járnak, szívesen veszik igénybe a gyorsparaszt szolgáltatait. Még a postaállomá-

sokról is elcsalják az utast ezek a szekeresek s többen is utaznak »gyorsparaszttal« vagy landkocsin, mint az ormótlan, csukott, dülöngélő német delizsáncon.

A magán kocsivállalatok versenye tekintélyes kárt okoz a postának, szünet nélkül áskálódnak is Bécsben ezek ellen a magyar közlekedési intézmények ellen. Megtiltják, hogy vendéglősök, polgárok és parasztok a postautakon fedett kocsin utasokat szállítsanak, vagy hátaslovat adjanak bérbe, 1781-ben pedig a helytartótanács szigorú rendelete a postán utazókat tiltja el attól, hogy útközben magánvállalatok kocsiján folytassák útjukat. Aki postán érkezik valahová, csak akkor mehet tovább gyorsparaszttal, ha legalább három napot tölt azon a helyen, vagy olyan irányba akarja útját folytatni, amerre nem közlekedik kocsiposta. Mindezek az intézkedések és tilalmak azonban nem túlságosan rontják a magán kocsivállalatok üzletét: az útrakényszerülő kismemes továbbra is hozzájuk folyamodik s gyorsparaszton vagy landkocsin közlekedik a posta nem nagy örömeire.

Berzeviczy Albert is 1818-ban postán jön fel Kassáról Pestre, de továbbmenet Bécs felé már fogadott kocsin utazik negyedmagával. Az útiköltségből ráeső rész 26 forintot tesz ki s élelemmel együtt sem költ többet 42 forintnál, míg Kassa és Pest közt postán utazva 60 forintja megy el. Tiszteletes Keresztesi József szalacsi kálvinista prédikátor, amikor 1790 szeptemberében tiszteletes Hécesei úrral Debrecenből Bécsbe indul a felséges királyhoz, egy éppen Pestre visszamenő landkocsit fogad fel a debreceni—pesti útra 25 rhénes forintért. Szeptember 16-án indulnak Debrecenből, ebédelnek a Hortobágyon s estére Madarasra érnek be. 17-én »egen rút szélben« Török-Szent-Miklósig haladnak, míg 18-án Abonyban ebédelnek s Berczelen hálnak. 19-én érnek be Pestre, négynapos út után. Napi átlagban 65 kilométert tesznek meg.

Kardszag mezőváros lovai körülbelül olyan járásúak, mint a Landkutsche paripái. Varró István kardszagi nótárius, aki Sütő András bíróval 1744 szeptemberében a református templom engedélyének kijárása végett Bécsbe utazik, a Kardszag—Pest közti körülbelül 200 kilométeres utat négy nap alatt futja meg a város kocsiján, Pesttől Bécsig landkocsin. Öt napig utaznak a

kardszagi követek: szeptember 17-én indulnak el Pestről, ezen a napon Csabáig (Piliscsabáig) érnek, 18-án Dorogon, Nyerges-újfalun, Pizskén, Süttön, Neszmélyen és Almáson által Komáromig haladnak, 19-én Gönyüt, Nagy-Győrt, Öttevényt érintik és Mosonig jutnak, 20-án Óváron, Hegyeshalmon és Pándorfon át Pruckba érkeznek, ahol a landkocsit megvizitáló Linéa inspectort megajándékozzák két pár tekenős békával — amiből száztizenkettőt visznek magukkal »honorálások« céljából — s 21-én beérnek Bécsbe.

Keresztesi tiszteletes uraimék 1790-ben valamivel több mint négy nap alatt teszik meg a pest—bécsi utat landkocsival, amelyet 55 rhénesforintért fogadnak fel erre a menetre. Két nappal tart tovább az útjuk, mintha a postán, délizsánccal menének. Keresztesiek szeptember 22-én indulnak el Pestről, 23-án Ácson hálnak s 26-án reggel kilenc órakor érkeznek meg Bécsbe. Visszafelé valamivel gyorsabban haladnak, ezúttal három és fél napba kerül a bécs—budai út megtétele. Október 5-én délután egy órakor indulnak ki Bécs városából, aznap Pruckba érkeznek, 6-án Győrben hálnak, 7-én Almáson, 8-án a Vörösvár és Buda közt lévő »Szarvas« vendégfogadóban s 9-én reggel érkeznek be Pestre. Két napot töltenek a fővárosban, aztán hazaindulnak Debrecenbe *kőrösi szekéren*. Nagykőrösnek is van ugyanis ezidőben fuvarozó vállalata, amely a város lovait használja s szép forgalmat bonyolít le. Október 11-én indulnak ki Keresztesi tiszt élet esek Pestről, egész nap veri őket az eső Pilisig, ahol megszállanak. 12-én Szolnokon hálnak, 13-án pedig Kis-Új-Szálláson tiszteletes Váradi Sámuel úrnál, 14-én Nádudvaron éjszakáznak s 15-én beérnek Debrecenbe.

3.

A magán fuvarozóvállalatok mellett az egy-egy útra vállalkozó *szekeresek* is sűrűn kocognak az országutakon. Keresztesi József első budai útja alkalmával tiszteletes Hunyadi Ferenc úrral egyetemben 25 rhénesforintért fogad öt lovat maguk alá Pestig, egy kocsit pedig napi 30 krajcárért árendál. Terhesszekeket is visznek ezúttal magukkal jói megrakva kenyérrel, sódarok-

kal, füstölt nyelvekkel, pálinkával, borral s miegymással, hogy éhet ne szenvedjenek az úton s majd bent Pest városában. Erre a társzekerre kerülnek fel ládáik, ágybéljük s fehérruhájuk is, de szerencsétlenségükre eltévesztik egymást s ezer fogyatkozást szenvednek az úton amiatt, hogy csak Pesten akadnak rá az előreküldött élésszekerre. Keresztesiek május 29-én este hat órakor indulnak ki Debrecenből a szekeressel. Az első éjjelt a kadarcsi csárdában töltik. Másnap, 30-án a madarasi Szeles nevű csárdában ebédelnek s Török-Szent-Miklóson hálnak tiszteletes Fazekas István úrnál. 31-én este Ceglédre érnek. »Soha ilyen keserves útban nem voltam, mint ekkor három napig, — jegyzi fel Keresztesi naplójában — mert a sebes, hideg szél szüntelen fűtt, mely miatt oly por vala, hogy megvakulástól félhettünk, a szemközt lévő szekerek nem látszottak, hanem azon vettük észre, hogy a lovak összeütköztek s keveredtek. Június elsején estére Pest alá érnek, de be nem jutnak s a határban lévő fogadóban hálnak meg, másnap reggel hat órakor aztán már a pesti lineán lévő cédulaháznál vannak. A bérbefogadott öt ló jól hozza őket, három nap meg egynéhány óra alatt Debrecenből felérnek Pestre. Visszafelé menet egy Pálfi János nevű hódmezővásárhelyi »szegényemberrel« alkusz-
nak meg Törökszentmiklósig, 8 rhenesforintban. Július 27-én indulnak el Pálfi uram »alávaló szekeren« s ezer alkalmatlansággal utazva, 30-án érnek Törökszentmiklósrá. Az egyébként kétnapi út négy napjukba kerül, alaposan megszenvednek az olcsó fuvarért. Szentmiklósról aztán forsponton mennek tovább s augusztus elsején hajtanak be Debrecenbe.

Ezek a szekeresek nem egyszer igen olcsóak. Hoffmannsegg szerint, ha jól tud alkudni az ember, negyedannyiba sem kerül az utazás velük, mint a postán. Hoffmannsegg 1793-ban Pécsről éppen Budára van indulóban. Postán akar utazni, de összetalálkozik egy szintén Budára készülő fiatalúrral s együtt tartanak. »Mivel ő az ország szokásait ismeri, reá hagytam az utazás rendezését — írja Hoffmannsegg naplójában — s most látom, mennyit meggazdálkodhattam volna, ha ismerem a nyelvet és a szokásokat. A posta minden utazási alkalmatosság között a legdrágább és alig valamivel gyorsabb, mint másféle járművek. Mi éppen egy negyedéért utaztunk annak, amit a

posta kívánt volna. Ez két lóért, a mi mostani időköörülmények között alig lett volna elég, legalábbis 50 forintot kívánt volna, három-négy lóért pedig aránylagosan többet. — Egy pécsi szekeres 30 forintot kért s ha magam lettem volna, valószínű, hogy meg is adom, de útitársam nevetett erre az ajánlatra és falura küldött egy parasztszekérért. Ez olyan ajánlatot tett, ami bennünket nevetésre fakasztana, de itt fel sem tűnik, t. i. ha nem térünk be sehol fogadóba, hanem a szabad ég alatt hálunk a mezőn, az esetre négy lóért 13 forintot kíván; ez esetben hoz magával zabot, kenyeret, sajtot, hagymát stb., szénát majd útközben vesz a parasztoktól. Este, ha már nem mehet tovább, valami legelőn megállapodik, kifogja lovait, megbéklyózza és legelni hagyja, ő maga lefekszik a földre s betakarózik bundájával, utasainak pedig tetszésökre bízza, hogy úgy töltsék az éjjelt, amint nekik tetszik. Reggelre ismét befogja lovait és megyünk tovább naponta 10—12, sőt több mértföldet is magunk után hagyva. Nyáron az ilyen szerződés megjárna, de ilyen időben megkeserülnék egész éjen át a szabadban lenni, azért inkább a másik ajánlatát fogadtuk el. Ez három forinttal drágább s így e harminc mértföldnyi utat három nap alatt tíz tallér és 16 garasért tettük meg négy lóval. Útközben is alig négy forintot költöttünk el egyenkint, mert nem a drága postaúton, hanem mellékutakon, többnyire pusztán utaztunk keresztül. Valóban kellemes gyors utazás volt.

Budáról Pécsre visszaindulva ismét bérelt szekéren teszi meg az útját Hoffmannsegg. 24 forintért fogad fel egy szekeret, amivel január 24-én indul el Budáról s február 4-én érkezik meg Pécsre. Igen lassan s ezúttal meglehetősen drágán utazik, ha az akkori 7—8 forintos búzaárat nézzük. (A kitanultabb fuvaros kiből mennyit néz ki, annyit követel. A tapasztalatlan Beudant Francois francia természettudós például napi 15 papírforintért bérel három lovaskocsit 1818-ban dunántúli útjára egy pesti fuvarostól, ami még akkor is nagy összeg, ha a kocsis saját zsebéből élelmezi magát és lovait.) Ami egyébként a gyorsaságot illeti, a posta se jobb a mellékvonalakon, különösen az olyan posta nem, amely minden öt esztendőben lát egy utast. Amikor Hoffmannsegg 1794 márciusában Pécsről Bátaszéken át Szegedre megy, 34 óra kell a 24 mérföldnyi (180 kilo-

méteres) távolság megfutásához. Március 3-án reggel hat órakor indul ki Pécsről, éjjel-nappal utazik s másnap délután négy-órákor ér be Szeged városába. Óránként átlag öt kilométeres sebességgel jár vele ezen az útján a posta, de hogy a szekeres még ennél is lassúbb tempóban halad, az önként következik abból a tényből, hogy a fuvarosgazda nem vált lovat, mint a posta, a forspont vagy a gyorsparaszt, hanem ugyanazzal a két-három állattal vontatja szekerét akár egy álló hétig is.

A maga kocsiján és saját lovain váltás nélkül utazó atyánkfia se jár sokkal gyorsabban, mint a szekeres, még akkor sem, ha négy-öt jó paripa viszi hintáját. A nehéz batárok, a »schneckenféderre« járó hatalmas útihintók, a félfedeles csézák, körülbelül ugyanannyi utat tesznek meg egy nap alatt, mint a vászontetős szekér vagy az ekhós kocsi: 40—50 kilométert. Keresztesi József 1789-ben »nagy sietéssel« indul haza Veszprémből Szalacsra saját háromlovas kocsiján, mégis teljes öt napig tart útja Veszprémtől Hajdúböszörményig. S még csak nem is olcsóbb a saját fogaton való járás. Szalacstól Veszprémig és vissza; »nagy lévén mindenfelé a drágaság«; 130 rhénesforintot költ el az útban Keresztesi tiszteletes magára és vele utazó feleségére meg két fiára. Lévén pedig ez időben a búza mázsája 8—9 rhénesforint.

Aki hosszabb ideig úton van, nem ritkán valamennyi közlekedési lehetőséget végigpróbálni kényszerül. Széchenyi István 1821. évi erdélyi útja során használja saját lovait, a postát, forspontot, fuvarost, utazik nyeregben s igénybeveszi ismerőse fogatát is. Váradra saját lovaitól vont nyitott szekéren hajtát be 1821 július 12-én. Másnap reggel kilenc órakor tovább indul Nagyvárad város lovaival. (»Saját lovakkal, ha lett volna öt jó lovam s egy igen könnyű szekér, ami a legcélszerűbb, bizonyára a legjobb lett volna, különösen, ha az útra két-három hónapot szánok — írja naplójában, Szeremlei László fordítása szerint. — Rossz úton s hogy három hét alatt egész Erdélyt bejárjam, csak váltott lovakat használhattam.«) Déli egy óra tájt megérkezik Elesdre, ahol Batthyány gróf ad neki lovakat a bárodi első postaállomásig. Bárodon azonban nincsenek lovak. »Az itt lakó zsidóknak ugyan van pár, — jegyzi fel — de rosszak s ezek sincsenek itt mindig. A jegyző ökröket propo-

nált. Nem fogadtam el, megállapodtam barátságosan egy paraszttal, hogy elvisz Feketetőig. Hat forintban egyeztünk meg. Ezen az úton van a Királyhágó. Félkilenckor érkeztem Feketetőba. Feketetőn van egy ispán és postamester, egy köteles, aki lovakat tart, ez alku szerint utasokat visz Kolozsvárig. Ha a lovak nincsenek hon, vagy nem tudja a? utas megfizetni, úgy nem marad más hátra, mint az ökörfogat. Feketetőtől Kolozsvárra két út vezet, az egyik Bánffy huny adón keresztül; s ez a rövidebb; a másik Kyíresen át, ez az év minden szakában járható; az előbbi csak akkor, ha a vizek engedik, mert át kell kelni a Sebes-Körösön. Az út mindenütt jó, ahol nem tette tönkre a víz, Feketetőből még éjszaka előtt akartam elindulni, de lebeszéltek s éjszakára maradtam... 14-én félnégykor indulás, szép idő és holdfény, az út Kissebésig kitűnő, azután tönkretette a víz ... öt óra alatt értünk Bánffyhunyadra. Bánffy Farkas házába szálltam ... (Innen) Kolozsvár Kapuson át körülbelül hat óra. Kapusig rossz az út, azután pompás országút.«

A Nagyvárad és Kolozsvár közti 150 kilométernyi utat — pontosan a mai országút elődjét — két nap alatt teszi meg Széchenyi, miközben 75 forintot ad ki bécsi értékben. Továbbmenet 16-án reggel öt óra körül hagyja el Kolozsvárt előfogattal. Volnának ugyan a városban bérelhető kocsik is, az egyik harminc forintért vinné el tíz óra alatt Enyedig, de az előfogat nyilván előnyösebb. »Postakocsival Kolozsvártól Szászsebesig nem illik utazni, — jegyzi meg — mivel nem szokták meg az embereK, vannak ugyanis lovaik. Ha az ember postakocsival akar utazni, ami ugyanannyi ideig tart, mint amennyit az előfogatra várni kell, úgyszólván pontosan ugyanazokat a lovakat és kocsist kapja s a négyszeresét fizeti.« Kétségtelen, hogy az előfogat a bérelt kocsinál s a postánál lényegesen olcsóbb s aki csak hozzájuthat, forspontot használ. Széchenyit Tordáig, majd onnan Marosújvárig viszi az előfogat s késő este ér be Nagyenyedre. 17-én Enyedről Obrázsra megy, közben kocsija felborul s naplójába ez a mondat kerül: Erdélyben csak szekérral lehet jól utazni.« Délután, amikor továbbindul, eltörik a kocsija s csak nagy nehézséggel ér be Gyulafehérvárra. 18-án .délután elindul Gyulafehérvárról Szászsebes felé. Itt posta

kocsit talál s kitűnő úton pompásan utazik Nagyszebenig, ahová reggel három órakor érkezik meg. Kolozsvárról Szebenig három napig jön s az egész várad—szebeni táv megfutása öt napjába kerül. Az időben pedig — mint naplójába bejegyzi — Nagyszebentől Temesvár 76 óra.

1830. évi második keleti útjáról a Balkánon át lóháton jön hazafelé Széchenyi, de magyar területen már kocsit használ. Október 5-től 15-ig vesztegzár alatt van Zimonyban s 16-án reggel öt órakor indul el Pest felé saját bricskáján, amelyet egy zimonyi fiakkeres hajt. Hat és félóra alatt — miután Indián lovakat vált — déli féltizenkettőre beér Péterváradra, délután három órára pedig már Temerinben van, ahol meghál. 17-én Temerinből — Szenttamás, Kishegyes, Topolya, Szabadka és Mélykút érintésével — este féltízre beérkezik Halasra. 18-án Vadkerten, Izsákon, Szabadszálláson, Kunszentmiklóson Lacházán és Harasztin utazik át »nagy fáradalmak közben« — ahogy naplójában feljegyzi — s 19-én hajnali egy órakor hajtat be Pestre. Zimonytól Pestig három napig jön.

4.

Amíg az országutakon postakocsin, előfogattal, szekeressel vagy saját fogatán jár a hazai vándor, a folyóvizeken a hajó nyújt olcsó közlekedési lehetőséget. Bécs és Pest-Buda között a 18. század folyamán meglehetősen élénk a hajóforgalom, bár a hajózás technikája vajmi keveset fejlődik. Még mindig éppúgy a folyam árja a fő hajtóerő, mint a hódoltság idejében vagy a középkorban, legfeljebb evezővel, ritkábban vitorlával kényszerítik gyorsabb járásra a lomha dereglyéket. Felfelé egyenesen kinszenvedés a hajózás. Belgrádtól Földvárig rendszerint emberek vonják fel a nehéz gályákat, mert ezen a szakaszon még vontatóutak sincsenek. Földvártól Pozsonyig aztán ökrök vagy lovak cammognak fel a hajóval.

Személyszállításról csakis lefelé menet lehet szó. Ernst Arndt német író pontosan feljegyzi egyik Bécs és Buda közötti dunai *utazásának* állomásait és időtartamát. 1798 augusztus 17-én déli félegy órakor taszítják el hajójukat a bécsi parttól,

a Hugelman-kávéház elől. A víz sodra viszi őket lefelé, de ha lehet, a vitorlát is kifeszítik, amikor pedig elül a szél, vagy ahol kiszélesül a Duna és folyása meglással, evezőt ragadnak azok az utasok, akik ilyenfajta szolgálataik ellenében ingyen utaznak a bárkán. Alkonyatkor Pozsonynál kötnek ki, itt éjszakáznak. A szeszélyes mederben, az elvadult vizén csak a nappali hajózás a biztonságos, az éjszakát mindig lehorgonyozva töltik a hajók. Arndték 18-án reggel hatkor indulnak tovább Pozsonyból s estére Komáromig jutnak, ahol ismét kikötnek éjjelezni. Hajnalban szedik fel a horgonyt s 19-én Nagymarosnál szakad rájuk az este. Innen 20-án virradóra indulnak tovább, még csak dereng, amikor Visegrád alatt elúsznak s a szentendrei dunaágon keresztül déltájban érkeznek Pestre. Útjuk — az éjszakai megszállásokkal együtt — három napig tart.

Széchenyi István is részletes és gondos leírást ad naplójában arról a hajóútról, amelyet 1830 nyarán Pesttől Galacig evezős gályáján folytat, a célból, hogy közvetlen tapasztalatokat szerezzen a dunai hajózást gátló körülményekről. Széchenyi hajója, a »Desdemonak«, Pesten készült s 500 konvenció forintba került egy kis csónakkal együtt. Az elég kezdetleges alkotmány; — amelyet Széchenyi »nyomorúságos« jelzővel illet — dereglyeszerű vízijármű, elől-hátul egy-egy kormányrúddal s két nagy evezővel. Kis házikó van ráépítve, aminek első része az utasok kabinja, négy ablakkal, hátsó felében pedig a hajó személyzete lakik. A házikó tetejére lépcső vezet fel, ahol fedett ülőhelyek állanak az utasok rendelkezésére. A gálya személyzete nyolc ember: egy szakács, három szolgálta és négy hajós, akik közül kettő a kormányt kezeli, kettő pedig az evezőknél van.

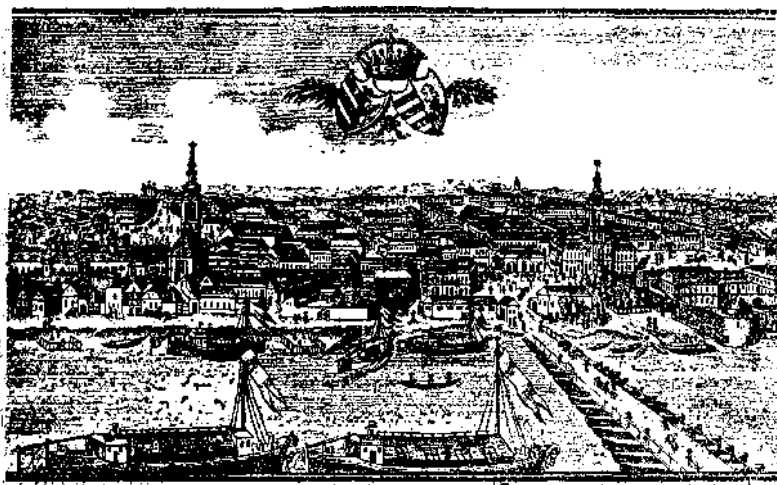
A három utassal, Széchenyivel, gróf Waldstein Jánossal és Beszédes József mérnökkel együtt tizenegyen vannak a gályán, amely 1830 június 24-én indul el útjára Pestről. Noha a víz sodra is viszi a »Desdemoná«-t és evezőkkel is segítik futásában, a hajó két mérföldnyi utat (kb. 15 kilométert) három óra alatt tesz meg. »A legrosszabb gőzhajó is megtenné 1 óra alatt ugyanazt az utat« kiált fel Széchenyi, aki gyakran megfigyeli, hogy egy-egy tuskó gyorsabban úszik el mellettük, mint hajójuk. Ha pedig ellenszél van, akkor egyáltalán nem halad a »nyomorúságos alkotmány.«

Az első nap kora reggeltől este féltízig utaznak, akkor megállnak Földvár és Paks között s kikötik hajójukat a parton. Széchenyi itt megállapítja, hogy reggel félnégytől este féltízig, 18 óra alatt 14 mérföldnyi, 105 kilométernyi utat tettek meg, óránként alig öt és félkilométert. A második napon hajnali három órakor indulnak és este féltizenegykor néhány órányira Baja előtt kötnek ki. E napon 19 és félórát utaztak és 11 mérföldnyi utat tettek meg. 26-án hajnali két óra után szedik fel a horgonyt, déltájban Mohácsot érik el, este tíz körül pedig Apatinnál kötnek ki. Harmadik napi teljesítményük: 19 órai hajózás s 12 mérföldnyi megtett út. A negyedik napon, 27-én, ugyancsak hajnali két óra tájban oldják el a parttól a hajót, 28-án hajnali négy órakor Bánmonostor magasságában vannak s reggel tíz órára megérkeznek Péterváradra.

Pesttől Péterváradig jó négy napig tart útjuk sima vizeken tetején, melynek csendjét csak itt-ott zavarja meg a hajóvontatók egyhangú kiáltozása, mellyel magukat vagy lovaikat nógatják. A gőzhajó már nem ismeretlen ezidőben külföldön s a hajóvontatók lármájára Széchenyi elszomorodva tűnődik el: »mily elmaradtak vagyunk! Elhinné-e vájjon egy angol farmer vagy yankee, hogy a magyar paraszt oly helyzetben és szellemi állapotban van, hogy önként vontatja a hajót, mint a barom — holott e foglalkozás ellen talán még a legutolsó rabszolga is fellázadna!« Másutt — hasonló látványra — ezeket a sorokat jegyzi fel: »Láttunk több embervontatta hajót. 200 mázsát számítanak egy emberre. Napi 15 bécsi garas fizetést kapnak ... N. b. ha hajóznak, — mert ha vesztegelnek (pl. a szél miatt) — nem kapnak semmit. És ezt a munkát szívesen végzik. Ilyen országban azután hogy versenyezhetne a gőzhajó ... A gőzhajó nem barbároknak való ... hanem civilizált népeknek.« Rögvest fel is sorolja a gőzhajózás előfeltételeit: »tehetős középréteg, oly zsellérek, akik nem hagyják el földjüket, hogy hajót vontassanak, nevelés, erkölcsiség, törekvés valami jobbra, emberibb életre ... a feudalizmus leghalványabb árnyalata nélkül!«

Így áll a hajózás ügye a harmincas évek elején a Dunán. Az ország többi folyóvize közül a Tiszán és Maroson van még jelentékeny hajóforgalom. A szegedi hajósgazdáknak a 18. szá-

zadban 200—250 nagy hajója úszkál a folyókon s a komáromi és győri hajósok is szép számmal járkák a vizeket. A híres szegedi hajóépítők, a »szuperek«, évente átlag húsz, tölgyfából készült, lúdláb-kormányval ellátott hajót építenek és eresztenek vízre. A múlt század elején még nagyobb lendületet vesz a szegedi hajógyártás. Nyolcszáz hajóépítő dolgozik ekkor már a városban s kialakítják az ideális folyami hajótípust: a szilárd, gyorsjárású, kecsesformájú »bögös« nagy hajót. A régebbi folyami hajók nehézkes, mélyenjáró, csapott hátsóvégű, ormót-



Bögös hajók a szegedi Tiszaparton az 1800-as évek elején,
Jobbra a hajóhíd. (Egykorú rézmetszetről.)

lan alkotmányok s legtöbbször födetlenek. A szegedi szuperek viszont újfajta hajóik mindkét végét csúcsba hajlítják, melyek ezáltal könnyedséget és kecses vonalat kapnak s épüljenek akár 6—8000 mázsa teherbíróképességűre is, könnyű és biztos járásúak.

A »bögös« hajó nevét a hajóorr, az »orrtoke« nagybögőfejhez hasonló díszétől kapja. Épül 4, 6 vagy akár 8 ezer mázsa teherbíró képességűre s egy 6000 mázsa hajó a század elején 14 000 forintba kerül. Ez a hajótípus már fedett, a hajómeder háztetőszerűen be van deszkázva s az így keletkezett alacsony házikó a hajósnép meg esetleg az utasok otthona, maga a hajó-

meder pedig az árurakományt fogadja be. A házikó első részének »szentes« a neve, mivel ajtajára vagy a hajó védszentjének a képét, vagy az ország címerét festik fel, az ajtó fölé pedig a hajó száma kerül. A »szentes« rendszerint a kormányos szobája, míg a hajó legénysége a házikó »csárda« nevű hátsó felében lakik s itt van egy kisebb kabin az utasok számára is.

A »szentes« és a »csárda« ablakai a tetőzetten vannak, amelynek egyébként lapos a gerince, hogy végig lehessen járni rajta. A gerinc elülső részén, az árboc (»őrfa«) alatt a kormányos legény áll, a kormányzórúddal, az »oradzo«-val, hátul, a »csárda« tetején pedig a kormányos foglal helyet, kezében a tengeri kormányra hasonlító úgynevezett lúdláb-kormány hatalmas rúdja. A hajót elől-hátul kormányozzák, fontosabb szerepe mégis a hátsó kormányos-állásnak van, itt emelkedik ki a hajótestből a »lovassbak« is, amelyhez a vontatókötelet erősítik.

Egyébként az egész hajó kátránnyal van bemázolva s csak a »szentes« és a »csárda« fala és teteje festett. Az ablakok zöld zsalugáteresek, a hajó elől összefutó szegélye pedig ékes tulipánvirágokkal s más népi motívumokkal díszített s ezek a cifrázatok ölelik körül a hajó nevét. Fontos tartozéka a bögőshajónak egy nagyobb dereglye, amelyet lefelé menet a hajó oldalához erősítenek. Az evezős hajóslegények ebben foglalnak helyet, innen hajtják a hajót s itt kapnak helyet a vontatólovak is, amelyekre majd csak visszafelé jövet, felfelé haladtukban lesz szükség. Egy nagyobb hajó személyzete egy kormányosból és 6—8 hajóslegényből áll s két-három utast is felvesznek, bár inkább csak lefelé menet akad vállalkozó a hosszadalmas víziutazásra. Ezek a járművek ugyanis főképp a teherszállítás céljait szolgálják, a vízi személyfuvarozás a gőzhajó megjelenéséig nem ölt nagyobb méreteket, noha a 19. század elején csak szegedi hajó ezrével úszik a Dunán, Tiszán, Maroson meg a Dráván.

A Balatonon 1760 táján jelenik meg először közlekedési célokat szolgáló nagyobb hajó: Festetich gróf »Phönix«-e, amelyet holland hajósokkal épített. Kisebb tengeri vitorlásokhoz hasonlító hajó a Phönix. Három árboca van s ötven embert játszva elbír a hátán. Hogy gyorsabb futásra ösztökéljék,

vitorlák mellett felhasználnak hajtására evezőket is, amelyeket a gróf anconai matrózai kezelnek nagy szakértelemmel. Eissl karinthiai gazdasági tanácsos, aki 1808-ban a Phönix fedélzetén végighajózik a Balatonon, utazásáról beszámol egy bécsi folyóiratban s innen tudjuk, hogy a Festetich grófok evezős-vitorlása három nap alatt tette meg Keszthelyről Kenésére az utat. Persze a »Phönix« csak a főúri kedvtelés céljait szolgálja, rendszeres személyszállító forgalom a Balatonon is csak a múlt század derekán kezdődik, a demokratikus gőzhajózás megindulásakor.

5.

A 18. század magyarja, ámbár válogathat a legkülönbélebb közlekedési lehetőségekben, csak a legritkább esetben utazik. Valamennyi előző kor országútja mozgalmasabb, népesebb: a szatmári békét követő gazdasági és politikai elnyomás az utazási kedvre, a közúti forgalomra is rendkívül bénítóan hat. A kereskedelem jelentős mértékben visszafejlődik. A bécsi vámpolitika a magyar kalmárt elzárja a külföldi piacoktól s Lengyelország felosztása után az oly igen élénk borkereskedelem is lehanyatlak. A marhakereskedés szintén összezsugorodik s míg az előző századokban a tőzsérek javarésze magyar s még nemes ember is szívesen foglalkozik tőzsérkedéssel, ekkor már csaknem kizárólag örmények és görögök bonyolítják le a magyar marha-exportot. Egyébként a kereskedelem minden ágában előretör az idegen elem, a régi magyar kalmár-családok egyre inkább háttérbe szorulnak a német, zsidó, rác, örmény és görög kereskedőkkel szemben s a 18. század országútjain mind ritkábban megforduló kereskedőnépesség között már alig akad magyar. A kereskedelem egyébként még ezidőben is a vásárokon bonyolódik le, tehát ugyanazon a primitív fejlődési fokon áll, mint a középkorban. Kétezer vásárt tartanak évente az országban, de ezek közül csak a nagyobbak csinálnak némi forgalmat az országutakon. Ilyenkor útnak indulnak a számbelileg szintén nagyon megfogyatkozott kézművesek és kisiparosok is s egy híres vásár még a kor problémái előtt falusi kúriáik magányába menekült nemesurakat is kicsalja a méhesből. A pesti

József-napi vásár idején mindenfelé avított családi határok, kopott hintók, öreg bricskák dülöngélnek az országutakon s a párnaszákon bagáziák közé ékelve falusi urak és asszonyok készülnek izgatottan a vásár örömeire.

A vásárokon kívül a lakodalmak, keresztelők, temetések, névnapok és a megyei gyűlések adnak még alkalmat az útra-
kelésre. Hazulról túlságosan messzire azonban nem igen merészkednek el a kisnemesek s vármegyéjük határát csak főbenjáró ügyben lépik túl. Grünwald Béla írja, hogy a kisebb nemesek feléje se mennek a megyegyűlésnek, de a tekintélyesebb nemesek közül is csak kevesen jelennek meg a gyűléseken az utazás nehézségei miatt. »Biharmegye közgyűlésein a 18. században soha nem jelenik meg 30 birtokos nemes. Pestmegye 1811-ben április 19-én tartott fontos közgyűlésén csak 17 megyei tag van jelen; az 1811. évi június 5-én tartott közgyűlésen pedig a főispán kiemeli a megjelentek nagy számát, mert összesen 37 nemes vett részt a tanácskozásban ... A vidéki nemesek akkor még tehernek tartották a követséget, s mennél távolabb laktak Pozsonytól, annál terhesebb és veszélyesebb volt az utazás.«

A kereskedelem pangását s általában az utazási kedv teljes hiányát ugyanis nemcsak a politikai és gazdasági elnyomás okozza, hanem az úthiány is, amely teljesen bizonytalanná és igen töredelmessé teszi a közlekedést. A 18. század útjai miben sem különböznek a középkori országutaktól. Ezek a föld-töltések az év nagyobbik felében teljesen járhatatlanok s a kor útcsinálására nincs is találóbb mondás, mint ez az ismert, Mária Terézia korából való: »lutum luto adpommt et hoc vocant töltés«, — sárt hánynak sárra és ezt nevezik töltésnek. Egyébként a »csinált út« fogalmát még az 1844 évi »Közhasznú Esméreték Tára« is ekképpen határozza meg: »Ezen név alatt értődik általában véve minden mesterségesen készült, közepett egy kevésbé magasabb, mind a két felől illendően lejtős és felárkolt, kővel kirakott vagy nem kirakott, 28—36 lábnyi szélességű út, akár csupán csak földből, akár pedig földdel és kővel készült legyen is.« Ha csinált útnak számít a »csupán csak földből készült töltés is, fogalmat lehet alkotni arról, milyen lehet a csinálatlan út, vagyis a 18. században a pest—

bécsi és a bécs—szombathely—fiuméi úgynevezett Károly-úton kívül az ország valamennyi országútja. Az úgy-ahogy gondozott, bár burkolatlan postautakon kívül egész a 19. század közepéig nem is lehet csak »more patrio« vagyis lóháton utazni a hazában.

II. József kitűzeti bár az ország főútjainak az irányát, de a 18. században csak egyetlen kőút épül meg, a fent említett Károly-út, 1771-ben. A bécs—budai országúton kívül ez az egyetlen állami műút, jól karbantartott megyei út pedig egyáltalán nincs. A helytartótanács ugyan állandóan sürgeti a megyéknél az utak rendbeszedését, hiszen a postaközlekedés is nagy fennakadásokat szenved, a leküldött rendeleteknek azonban semmi hatásuk sincs. A megyei hatóságok vajmi kevés gondot fordítanak az utak jobb állapotba helyezésére. Grünwald Béla a jó utak hiányának az okát a nemesi kiváltságban látja, melynél fogva a nemesség nem járul hozzá az utak építéséhez s a meglévők fönntartásának költségeihez. Berzeviczy Gergely keserűen jegyzi is meg erre a nemesi előjogra: tKáros és sáros kiváltság pocsolyákba sülyedni vagy életveszély közt felfordulni. Miért kell az útépités egész terhét a parasztnak viselni?«

Az utaknak nincsenek szilárd hidjai s nemcsak a folyami átkelések, de a kisebb vízfolyások akadályainak áthidalása is sok vesződéssel és veszedelemmel jár. A legfontosabb átkelési ponton, a pesti révnél, az őszi és koratavaszi hónapokban, a zajlás idején, meg enyhe télen, amikor nem áll be a Duna, lehetetlen az átkelés s az ország két része között megszűnik az összeköttetés. A török hajóhídja Buda 1686. évi ostroma j alatt elpusztult s i68(étől kezdve egészen .1769^ csak közlekedés van a két part között. Ez az úgynevezett iepülóhíd a Gellért-hegy alól indul s kötél, valamint evezők segítségével halad át időnként a túloldalra. Amikor megindul a zajlás, a repülóhidat partravonják s ilyenkor legfeljebb sajkákon lehet , átkelni a folyamon. Székely László gróf, amikor 1743 december 20-án Kolozsvárról Bécsbe utazik, átkel egy ilyen sajkán a zajló Dunán s a kalandos víziútról aprólékosan be is számol:

— Már ekkor az Duna zajjal folyván, — meséli — az kompot kitették volt, csak ama nagy sajkákkal jártanak által Pestről

a Dunán. Ekkor éppen két nagy sajka járt, melyben circiter 3—4 nagy szekér, közel 300 ember elférhetett volna ... Egy sajka akkor indult Budáról, miliciát hozván által. A Duna itt széles lévén s az zaj nagyon menvén, az menés nem igen derék volt. Én többször ily széles vizet nem látva, a zaj is megrettentvén, csaknem elhittem magammal, hogy odaveszek s többször nem látom hazámat, kivált látván, hogy az miliciát Pest felé által hozó sajka, mely nagyon billeg, nem tudván én azt, hogy szánt szándékkal cselekszik, azért, hogy a zajt annál inkább ronthassák. — Szörnyű sok ember volt ott, várván azt az alkalmatosságot, hogy általmehessenek. Mi hogy hamarabb általmehessünk az cifra hajómesternek egy tallért nyomtunk a markába. A sajka megindulván ... az sajka közepére állottunk és mikor az hajós kiáltotta: »Luláj!«, kétfelé lógtattuk a sajkát, hogy annál jobban rontsa a sűrű zajt. Rontotta is. És így Isten jóvoltából békében általmenénk a Dunán ... és bemenénk gyalog az Aranyökör nevezetű vendégfogadóba. Egy óra múlva szekereink is fideliter megérkezének embereinkkel együtt... Bécsből visszajövet 1744 április 2-án igen szép csendes időben, mintha csak valami tón hajókáztunk volna, sajkán által jöttünk a Dunán Pestre, akkor az kompot még nem rakták volt bé az vízbe....

1769-től már 42 pontonra szerelt hajóhid köti össze a két várost a Rudasfürdő és a belvárosi templom, majd később a Redout és a Tabán között. Naponta kétszer, délben és este a közepén széjjelnyitják a hajóhidat, hogy átengedjék az ott várakozó hajókat, egyébként azonban szakadatlanul mehet a forgalom a két part között, szekérrel, gyalog, lóháton egyaránt. Télvíz idején azonban a hajóhidat is szét kell szedni s partra kell vonni, éppúgy, mint a repülőhidat s ilyenkor hónapokig szünetel az átkelés, illetve a folyó beálltaig csónakokon bonyolódik le. 1793 decemberében, amikor a hirtelen megindult zajlás kettészakítja a 700 lépés hosszú hajóhidat, Hoffmannsegg, aki éppen Pesten tartózkodik, leírja a két város közti téli közlekedést a hajóhid szétszedése után. »Ha már egyszer a hajóhid szét van szedve, akkor csak tavasszal állítják vissza, midőn a jégzajlás megszűnik. Időközben a repülőhidat, vagyis az úgynevezett hidast használják, de ezt sem mindig és ha jég

van, éppen nem. Ezután már csak a csónakokkal lehet odavagy visszautazni. — Míg a jég gyenge, addig az utazás nagyobb csónakokkal történik; egy-egy csónakba 30—40 ember fér s rendszeren négygel közlekednek. Ha az átkelést az úszó jégdarabok nem akadályozzák, úgy öt perc alatt a másik parton lehetünk, de ha jégár van, úgy az átkelési időt éppenséggel meg nem határozhatjuk. Egy óráig, sőt tovább is eltarthat, olykor a jégdarabok több száz lépésnyire is magukkal ragadják a csónakot a folyamon. Néha erősen megakad a csónak a jégdarabok között s csak hintázó mozgás által lehet közülük menekülni, mit az utasoknak közösen kell végrehajtani. Ha a jégzajlás még erősebb, úgy csak egészen kis csónakkal lehet átkelni, melybe alig egy-két ember fér s ezeknek is le kell feküdniök. Ha útközben egy nagyobb jégtáblához érkeznek, kiszállanak, a csónakot a jégtáblán átvontatják s a másik oldalán ismét a vízbe eresztik, különben pedig igyekeznek a jég között úgy átvergődni, amint csak lehet. Ez azonban eltart két-három óráig is s hozzá, kivált éjjel, igen kellemetlen, veszélyesnek is látszik, de aligha lesz az, mivel szerencsétlenségről még nincs példa. Nálunk nehezen szánná rá magát valaki ilyen utazásra, míg itten gyakran egy bál miatt megtörténik. Végre ha megállott a zajlás és átfagyott a folyam, a jégen átjárnak gyalog és kocsin, úgy mint nálunk«.

Az utak és átkelési eszközök ilyen állapot ja mellett nem csoda, ha az országban utazók telve vannak keserű panaszokkal az útviszonyokat illetően s nincs olyan útleírás, amely a »kegyetlen utakat« fel ne emlegetné. Br. Born Inigó a Maros mentén utazgatva csak az út meredekségére panaszkodik, négy lova elé még nyolc ökröt kell fogatnia, de mi ez egy alföldi utazás viszontagságaihoz képest. Takáts Sándor feljegyzi Harruckern báró papjának, Antóniusz páternek egyik tiszántúli úti élményét valamelyik híres töltésen. »Egy alkalommal, amikor épp Nagyalföld egyik töltésén haladtak, oly nagy volt a sár, hogy a kocsi tengelyéig ért. Amerre a szem ellátott, mindenütt piszkos áradat borítá a földeket s a vízből csak a töltés koronája látszott ki. A lovak páraszakadva húzták a veszélyes helyeken a kocsikat, melyek hol jobbra, hol balra dültek. Az első hintó, amelyben a báró-család ült, szerencsésen átvergődött a töl-

tésen; a második azonban, melyben Anatóniusz páter szepegett a háziiorvossal, a komornával és a szobalánnyal, egy hatalmas zökkenés után feldúlt. Antóniusz páter fordult ki a kocsiból a legelsőnek, a szobalány és a komorna a páterre esvén, úgy lenyomták őtet a piszkos áradatba, hogy csak lábai látszottak ki a vízből. Az édes teher sehogysem tetszett a jó Antóniusznak, de kiáltani nem tudott, sőt kapálódznia sem igen lehetett, mert ami a kocsiból kihullott, mind ráesett. Végre nagynehezen, fölfedezték őt a csatlósok s szerencsésen ki is emelték«. Efféle sárbamerülés természetes velejárója az alföldi utazásnak, amiből senki sem csinál nagy dolgot, említésre se igen tartja érdemesnek, de azért a hegyesebb vidéken járónak is megvan a maga úti öröme. Ózdi Sturman Márton 1792-ben kelt levelében ilyesfélét ír Majthényi László hontmegyei alispánnak:» . . . hosszas utazásomban sok rossz utakon kellett mennem, de megvallom sehol bajosabb és veszedelmesebb útra nem akadtam, mint Selmetz-Bánya és Korpona között. Bezzeg nem dicsekedne itt az alföldi ember azzal, hogy olyan az út, mint a nadrágszíj, hanem káromkodna. Mázsányi köveken ménének által kerekeink, de még ez tsak egy baj volt. Gyakran meg kellett állítgatni a kotsit, míg a fáknak le-tsüngő nagy ágaik elhárítottak előle. Vátzon felül a Tolmátsi kerékvágások is okoztak nékem annyi alkalmatlanságot, hogy nem egykönnyen felejtkezhetem meg róllok«. — Az »Orpheus« Széphalmy álnév alatt rejtőző utazója (Kazinczy Ferenc) 1790-ben efféléket jegyez fel Miskolcra Kassára menet, a Forró és Szina közt fekvő vidékről: »Hát utjai! Ójd ettől a vadráztot is, Isten — szörnyű rázásait és lökéseit egyedül a regétzi vár elpusztult falainak meglátása türette el velem«. A Felvidéken utazót mindenesetre vigasztalhatja az a tudat, hogy ha kegyetlen rázások közepette utazik is, de gyorsabban jár, mint az, akit az Alföldre kényszerít leutazni a sorsa. Széphalmy is reggel 3-kor indul Miskolcra s nem telik bele két óra, máris Szikszón van, nyolc óra után pedig befut Kassára. Rövid öt óra alatt megteszi a kilencven kilométernyi utat. Mindez januárban van, jól felfagyott országúton, bezzeg ugyanez év októberében az agyagos sár miatt triumphális ökrökkel vontatja be magát Egerbe, amikor is paripái, medvebőrrel bévontt nagy bakja

s a kotsi hátuljára felkötött három szövétneke nagy feltűnést kelt a városban.

A külföldi utazó, ha csak teheti, messze elkerüli Magyarországot, hiszen a rajta való átkelés valóságos expedíciószámba menne. Grünwald Béla említi, hogy de L'Hopital márkinak, aki mint követ utazik Oroszországba s az osztrák-porosz háború miatt kénytelen Magyarországon keresztül venni útját, 23 kocsijának vontatására naponta 700 lóra van szüksége a feneketlen utakon. Harruckern báró, amikor Pestről Gyulára indul, nyolc-tíz lovat fogat egy-egy üveges batár elé s 1758-ban Bécsből Gyulára, majd Nagykárolyon át vissza Bécsbe utaztában több mint háromezer lovat használ a bárói család, a bagázsia-kocsik vonására igénybevett lovakon kívül. Egy olyan kisebb távon is, mint a gyula—nagykárolyi út, 580 lóra van szükség, hogy kilenc hintó tizenhét mértföldet haladjon. A járhatóbb út kedvéért hatalmas kerülőkre szánja rá magát az utazó. A 18. században Budáról Zágrábba leginkább Bécsen és Grátzon át utaznak, mert így a kőúton, a nagy vargabetű ellenére is, hamarább érnek célba.

Mit csináljon azonban az az utas, aki nem kerülhet külföldi csinált útra, akinek honi tájakon kell átvergődnie, mondjuk Jászberényből Miskolcra, télvíz idején. Déryné 1816 telén ezt az utat teszi meg s így számol be róla naplójában:

— Forsponton mentünk, délfele lehetett az idő, mindig jobban olvadt a hó. Elértünk egy folyóhoz, mely ki volt ugyan áradva, de befagyva s most ismét engedni látszott s én, ki mindig félénk voltam a vízen menni, már előre reszkettem. Ráment a kocsi a fagyra. Mindig több víz látszott, midőn a közepére értünk, ropp! az egész kocsi egyszerre besüppedt a jég közé. A lovak hasonlókép, ahogy mind zuhh le! Most már ott ültünk ezer kétségek között. Itt nincs szabadulás. Már a víz folyt be a kocsi ajtaján; fölhúztuk lábunkat a hátulsó ülésre. Károly (az egyik útitárs) elhatározta, hogy mindenünket a hátán viszen ki a víz szélére. Csakugyan úgy is lett. Ő egyedül hordott ki bennünket a víz szélére, addig amazok a kocsit tartották. Visszamenve Károly, úgy nagy nehezen kiszabadították a kocsit is. Midőn már künn voltunk a vízből, letérdeltünk s úgy adtunk hálát az Istennek, hogy megszabadított.

— Fölültünk s tovább folytattuk utunkat. Én több veszélyre nem is gondoltam, csak fáztam, mert megáztunk. Eleget takargatott bennünket a bundába Károly bácsi, de ő maga is didergett. Csak azon csodálkoztunk, hogy mind halálos betegek nem lettünk. Egyszerre elkezdí a hajdú: (hogy ő magasabban ült a bakon, hamar meglátta az előttünk fekvő veszélyt) ‚Jaj úrfi! még egyszer alighanem úszunk még ma. Kiöntött a...‘ (már nem emlékezem, hogy mi neve volt a tónak). Erre mind felriadtunk ijedve. Odanézünk s borzadva látjuk magunk előtt a tengert. Tele félelemmel közeledtünk s mindig szélesebben terült el előttünk a síkságon a szétfolyó víz. Reszkettünk féltünkben. Már oda is értünk egészen a víz széléhez s jajgatva könyörögtünk mi nők Istenhez segítségért. Károly hallgatag volt, nem biztatott, mint egyébkor. Ebből láttam még jobban a reánk tátongó vészt.

— Az egyik forspontos, amint megállunk, azt mondja: ‚Itt ma nem megyünk keresztül uram‘. Mondja Károly: ‚Annak meg kell lenni barátom s még pedig gyorsan, mert homályosul a láthatár s akkor még veszélyesebb lesz. Vissza sem mehetünk, ott is a bizonyos veszélybe mennénk.‘ A forspontos ellen akart szegülni. De Károly elővette a puskáját és mondja: ‚van eszközöm kényszeríteni. Tessék a kocsiból leszállni mindnyájoknak‘. Kiszálltunk. Lehet képzelni félelmet. Ha utaztamban egy tenyérnyi kis vizén kellett keresztül menni a szekérnek, már három, négy férfinak kellett a szekér két oldalára menni tartani: úgy reszkettem féltemben. És most. . . bizonyos volt a halál!

— Leszálltunk a szekérről. Az első lovak egyikét kifogatta Károly, föl hagyta ülni rá a forspontost, hogy menjen keresztül a vizén. A kocsis nem akart. Ez reá fogta a puskát, hogy mindjárt lelövi, ha ellenkezik. Végre beereszkedett a vízbe. Mentől tovább ment, annál mélyebben süllyedt le a ló. Mi remegve néztünk utána. Egyszer csak eltűnt ló és kocsis a vízbe le. Mi elsikoltottuk magunkat; oda van, belefűlt. Ekkor Károly is elvesztette bátorságát. Egyszerre jó távol azon helytől, hol elbukott, a víz széle felé felbukkant a kocsis feje s kiúszott lovával együtt a víz szélére. Kiált neki Károly: ‚Most menj följebb és ott jöjj vissza‘. ‚Nem én, uram! inkább itt hagyom

a másik lovat, de én nem akarok belefúlni'. Károly ismét csak a fenyegetéshez fogott; reá fogta a puskát: 'Jöjj vissza, úgyis meghalsz, mert én lelőlek'. Mégis csak félt, s följebb menve, aztán mégis belement a vízbe; de azon irányban, hol lebukott, most is elmerült. No már most ki nem jön többé, mondtuk. De ismét feljött a víz alól és kijött a szélire. Most már kétségbe voltunk esve. 'Árok van ott — mondja Károly — abba buktál?' 'Abba bizony!' — mondja a kocsis, — ott tizenkét ló sem rántaná ki ezt a kocsit'.

— Már most sok idő nem volt gondolkozni, sötétedni kezdett. Csak az a választás maradt a számunkra egy kis tanácskozás után, hogy melyik halál nemivel lehet kevesebb kínok között meghalni. Vissza nem mehettünk, ott is veszély. Itt bizonyos halál; ha maradunk, elalszunk s megfagyunk. Én nem akartam a víznek menni, inkább megfagyni. Végre Károly elhatározva válaszolt. 'Ennek meg kell lenni, — monda — nincs mit választani. Mindjárt itt a sötétség, akkor semerre sem lehet menni. Itt még a farkasoktól is félni lehet. Ha bandástól jönnek, összetépnek. Imádkozzunk egy rövid fohászt Istenhez, aztán búcsúzzunk el egymástól s aztán ahogy Isten akarja!' Mindnyájan letérdeltünk imára, Istennek ajánlottuk lelkünket s elbúcsúztunk egymástól, mi nők tudnivaló, hogy sírva! Károly felülni hagyott bennünket; elrendezte az üléseket, hogy meg ne mozduljunk, hanem hogy úgy maradjunk, akármi történik is, nehogy a súlyegyent elveszítsük és a hintó valamelyik oldalra düljön. Most az egyik kocsist az egyik lóra, a legelsőre felültette, a másik kocsist ismét az egyik hátulsó lóra ültette. Ő maga a hintó egyik ajtajához állt a hágsóra. A hajdú a másik oldalajtóhoz állította a hágsóra. Károly a puskát félkarjára vette, felével a hintó leereszkedő vasába kapaszkodott s erősen megparancsolta a kocsisnak, hogy csak csendesen hajtsanak a vízbe; de mikor ő kiáltani fog, akkor oly sebesen hajtsanak és riasszák lovaikat, hogy ússzanak; ha nem cselekszik, lelövi őket. 'No most ne féljen senki. Hajts Isten hírével!' Hajtottak csendesen; mire oda értek, hol a kocsis elbukott, az első lóval ugyanazon helyen ismét eltűnt az első kocsis. Mi sikoltottunk borzasztóan. Károly kiáltotta: hajts, hajts! A hajdú ordított: riaszd a lovakat ... de nem volt kinek

kiáltozni. A másik kocsis is ugyanazon a helyen eltűnt. Mi sirtunk, de a kocsi mindig úszott. Károly biztatott, lármázott: hajts, hajts, hajts, . . . mire a másik kocsis is elbukott. Sikoltoztunk, a halálveríték csorgott homlokunkról. De a két kocsis egymásután kibukdosott a víz színére s midőn a kocsi is oda ért — gondoltuk most itt a halál, most dőlünk, most fülünk a vízbe — az isteni gondviselés örködött felettünk s oly szép simán ment keresztül a hintó a vizén, mintha egy nagy táblát tettek volna az árkon keresztül, még csak egy zökkenés sem volt érezhető.

— De mire kijutottunk a víz szélére, már egészen besötétedett. Fáztunk mindnyájan, mert a kocsi tele volt vízzel. Azt kieresztettük a víz szélén, hálát adva a jó Istennek s Károly bácsi helyes intézkedéseinek, hogy megszabadultunk a bizonyos halál torkából. De a ruha rajtunk mind facsaró víz, által voltunk ázva tökéletesen az ingünkig. Jaj! csak már elérnénk hamar egy csárdába, hogy meleg szobába száríthatnánk ruháinkat. Ez volt most már mindenünk forró óhajtása. A férfiak is mind dideregtek, de mégis mind biztattak, hogy már itt kell lenni. Végtére élőkbe csillámlott egy kis homályos világosság. Hogy megörültünk neki! Máskor száz fáklya világossága se örvendeztetett volna meg annyira, mint most az a két pislogó bagolyszem!...

Déryné megmenekül a téli utazás veszedelmeiből, de nem minden útonjáró ilyen szerencsés. Télvíz idején az életével játszik, aki útnak ered s minden nagyobb havas fergeteg után akad egynéhány megfagyott utasember az országutakon. Persze feljegyzések inkább csak az emlékezetesebb zimankókról maradnak. Így például tudjuk, hogy az 1816 január 29-én és 30-án dühöngött irtóztató fergetegnek több mint kétszáz útonjáró ember esett áldozatul. »Tsak Debretzen kiráji várossá körül 11 ilyen holt testeket vittek be« írja le Gorove László, a szörnyű ítéletidőnek »szemmel látott tanújába Tudományos Gyűjtemény 1819. évi VI. kötetében. Törökszentmiklósról is visznek be megfagyott juhászokat, szolgálégyenyeket, utazó katonákat, Püspökladányban öt holttestet hordanak be s a Hódmezővásárhely melletti sámsonyi pusztán 20 útonlévő huszár lovával együtt vész el. Megfagyott Sisvai nádudvari postamester is, aki ebben a hallatlan időben Kábáról Báránra

»a kabai Bírának tanátsa és intése ellenn a posta kotsijába négy egymás mellé fogott Forspont lovakon útnak indulni nem iszszonyodott« — ahogy Gorove feljegyzi —. »De nem messze mehetett, mert a falu alatt lévő kertekhez közel egy potsojában a kotsi meg fenekelvén, mind a lovak, mind maga meg fagyott. Csak egy frakban és azon felől egy mostani módi úrfias kan-kóban, vagy színes szűr köpenyegben lévén, előbb kérelemmel, »Ha kend meg is hal, így kiált a fel Sisvaiur, nem lészen oly nagy kár, de nékem sok gyermekeim vágnak', azután az nem használván, erőszakkal próbálta a kabai kotsistól a subát elvenni; de a paraszt az önön megtartásnak ösztönétől lelkesítettvén, több erővel is bírván, a bundát a szerentsétlennek által nem engedte. — A Forspontos gyalog azután ügyyel-bajjal a nem messze az út szélén fekvő tsárdára reá akadt, különben maga is meg fagyott volna. A Forspontosnak unszolására a tsárdából emberek mentek és úgy akadtak a nyitott szemekkel megmerevedett Posta mesterre, a ki Kotsijában ülve imádságos könyvét és olvasóját kezében tartotta. A test Kábára a helység házához be vitetett és a falhoz támasztván magától állott, mint egy faragott kép«.

Déryné — aki Miskolcra utaztában könnyen úgy járhatott volna, mint a nádudvari postamester — még egy másik emlékezetes téli útjáról beszél naplójában részletesebben, arról, amikor Egerből Kolozsvárra megy. Útjának különösen a Váradon túli része bővelkedik »rémségekben«, mert naphosszat »szörnyű magos kősziklahegyek« alján s feneketlen »borzasztó mélységek partján« tántorog velük a szekér. Útjuk emellett kínosan lassú. A kényelmetlen, nehéz pakkszekeret alig tudják vonszolni a lovak a nagy hóban s a rövid napokon vajmi keveset haladnak előre. Alig indulnak el ebéd után, máris sötétedni kezd s éjjeli szállásról kell gondoskodni. Kerek tizennégy napig utaznak Egertől Kolozsvárig s lassúságuk még csak nem is rendkívüli, hiszen ezidőben a rossz úton s fel nem váltott lovakkal utazó magyar Pozsonytól Kassáig is két hetet számít.

Kedvező időjárási viszonyok mellett s jó járású lovakkal lehet azonban gyorsan is utazni magyar földön. Gróf Teleki Domokos, — aki 1793 júniusában indul első hazai utazására, »hogy Magyarország felső részében némely vármegyéket be-

járván, ezekben Magyarországnak mind természeti, polgári s gazdasági állapotját, mind pedig Nevezetességeit meglátná. — Szirákról két nap alatt Sárospatakon terem, közel kétszáz kilométeres utat hagyva maga mögött s Tokajból is felér egy nap alatt Kassára. Második utazása alkalmával, 1794-ben, amikor a déli részeket látogatja meg, Pestről egy nap alatt leér Kecskemétre, Ócsán és Nagykőrösön át s ez alkalommal is körülbelül száz kilométer a napi teljesítménye. Az első nekifutás után persze már lassul a tempó, a Kecskemét és Szeged közti ugyancsak 100 kilométernyire út megtételéhez két napra van szüksége. Az első nap Félegyházáig jut s csak a második napon éri el Kisteleken át Szegedet. Ha megromlik az idő, még inkább lassul irama. Aggtelekről Losoncig két nap megy. Reggel elindul, ebédre Tornallyára ér, onnan ökrökkel vontatja magát az esőtől megromlott útban Batkára éjtszakára s innen Rimaszombaton át másnap estére Losoncra. A Felvidéken általában is lassabban halad, aminek az a magyarázata, hogy az Alföldön jó, száraz időben repül a könnyű szekér, míg a felsőmagyarországi utakon, ha nincs is sár, kerékkötő kötörmelék, szikladarab mindig feles számmal akad. Losoncról Selmecbányára jó időben is két nap alatt ér fel Teleki Domokos.

A királyok, ha útra kelnek, igen sebesen járnak, hiszen egész ménesek állnak rendelkezésükre váltólovakként. Mária Terézia ugyan a gyorsaságnál jobban szereti a kényelmet s legszívesebben hatlovas batáron jár, II. József meg egész egyszerűen előfogatot használ, ha Magyarországra jön és sárga útihintóját vajmi nehéz volna megkülönböztetni az országút hasonló alkalmatosságaitól, de Ferenc császár már villámsebesen szeret utazni. Amikor díszszemlére Budára jön, minden állomáson 118 ló áll készen a váltásra öfelsége és kísérete kocsijai számára. A Bécs és Buda közti utat egy nap alatt megfutja a császár: 1814 október 24-én hajnali négy órakor indul el Bécsből, Ácson ebédel s este háromnegyed tizenegykor már Budán van. Kortársa, I. Sándor orosz cár azonban talán még nála is gyorsabban utazik: 1814 szeptemberében Pétervárról Bécsbe négy óránként váltott lovakkal tizenkét nap alatt megjön, pedig ezt az óriási távolságot a posta is csak huszonnyolc nap alatt teszi meg. József nádor első felesége, Alexandra Pavlowna Szentpéter-

várról Budára jövet már harmincnégy nap alatt teszi meg a Pétervár és Bécs közti 303 mértföldnyi utat, igaz, hogy ő óriási, nehéz útihintót használ s kemény télben utazik, amikor »nagy fürgetegek lévén, az utakat igen befűtta sok helyen a szél.

Ferenc császár 1792 esztendei utazásáról — amikor Bécsből a koronázásra Budára utazik — részletes tudósítást hagy hátra egy »XVIII. századbéli újságcsináló«. Acsászár ez alkalommal hosszasan időzik Győrött és Esztergomban, így aztán három napig tart útja. Május 31-én reggel indul el Bécsből a királyi pár, Ferdinánd és József főhercegek kíséretében. Az új újságcsináló elébük utazik Öttevénybe, hogy friss helyszíni élményeket kapjon erre a fontos postaállomásra történő beutazásukról s ezt írja tudósításában: »Májusnak 31-én délután érkeztem Bétsből, Öttevénybe (Hochstrass). Ez a falu Bétshez 16; Győrön innen pedig 2 mértföldnyire esik. Valamint minden más postaházak előtt ahol el-jöttem; úgy az idevaló előtt is száz s több lovak állottak készen a Királyi Udvarnak Budára való leszállítása végett. Többre ment harminckettőnél az udvari hintók száma, melyek ezen és az ezt megelőző napokon lementek Budára. Nagy részt hatlovasok voltak. Voltak ugyan tsak egy néhány négy és két lovasok is. Három óra tájban érkezett egy poros hintó hat lóval. Azt vélvén a nép, hogy ő Felsegek ülnek a hintóban, szaladt a posta-ház elibe: de meg-tsalattatott reménységeiben, mert a hintóban ülő személyek négy királyi komornyikok voltak. Kevés idő múlva láttuk, hogy nagy por emelkedik a posta-uton; tsak hamar azután szemünkbe ötlött egy 6 lovas hintó, mely sebes vágatva jött mindenütt, úgyhogy a hintó előtt nyargaló karikás-ostoros Kurir nem győzvén a sebes futtatást, el-el maradozott sokszor a hintó után. A posta-ház eleibe érvén a hintó, láttuk hogy első szám vagyon rajta s benne ülnek: hátul, jobb-kéz felől a Királyné, fekete magyar főkötösen; mellette Királyi ő Felsege; elől pedig Toskánai Nagy-Hertzeg Ferdinánd, és József Fő-Hertzeg. A Királyné bent maradt a hintóban; hanem a Fels. Király két testvér öccseivel együtt leszállt, s kegyesen beszélgetett Hunkár Postamester Úrral, aki egy igen derék és világra termett úr. Ezalatt friss lovakat fogtak a hintóba, s a kerekeket, melyek a sebes forgás miatt tsak nem meggyúltak, meg-lotsolták.

E meg lévén hirtelenséggel elkapták a lovak szemünk elől a hintót és ott hagyták a fáradt Kurirt, aki más lóra ülven nem tudom, ha utól érhetné-e Győrig ő Felségeket, avagy nem?»

A szélgyorsaságú páripák délután négy órára Győrbe repítik a királyi családot. Itt meghálnak a püspöki várban, de reggel öt óra után már továbbindulnak »és éppen nyolcadfél óra, midőn az Átsi postahivatalnak mostani ura, Mélt. gróf Esterházy Károly ő Nságának szép szürke lovain ide repültenek« — jelenti a mindenütt előljáró újságcsináló immár Komáromból. — »Repültenek valóban, mert alig hogy szembe vehettük a Monostori hegy alatt, már itt termettek, őfelségék a tegnapi és a mai rekkenő nagy meleg és az igen poros utazásnak alkalmatlansága mellett is, friss egészségben vagynak«. Délelőtt már Esztergom fogadja a fejedelmi utazókat, akik itt töltik a nap hátralévő részét. Másnap viszont ismét korán útrakelnek, mert délelőtti kilenc óra előtt ott voltak már Vörösváron, mely egy postányira esik Budához. A postaháznál szállottak meg, ahol nagy ebéd készítettett számukra. Délután hat és hét óra között meghozták a híret néhány sebesen nyargaló nemesek, hogy közel vágnak már ő felségek; a minthogy tsak hamar ezután el is érkeztek. Megelőzték a Kir. Hintót: 1. sok Posta-legények és Postatisztek lóháton. 2. Fő Posta Mester Hg. Paar hintóban. 3. Néhány bétsi, és Magyar Országí Posta Mesterek, ismét lovon. Követték pedig azt egynéhány magyar Testörzök, s udvari hintók«. — fejezi be tudósítását a fürge és szemfüles 18. századbeli újságcsináló.

6.

A királyok útját — kísérje bár látszólag mindössze két copfos lakáj az útihintó hátsó magas bakján, mint II. Józsefet gyakorta — nagy gonddal és körültekintéssel biztosítják, hiszen a 18. század az útonálló, szegénylegények és postarablók virágkora s amelyik utasember csak az út kegyetlensége meg az időjárás viszontagságai ellen védekezik, könnyen póruljárhat. A felszabadító háborút követő idők teljesen elvadult közbiztonsági állapota igen bénítóan hat az utazási kedvre. A 18.

század elejének embere nagy félelmek közepette lép rá az ország-útra, egy útszéli csárdában való meghalás pedig egyenesen vakmerőségszámba megy, nemcsak Magyarországon, de Európaszerte. A közbiztonság ugyanis másutt sem sokkal jobb. Az ekorból származó németországi, de különösen olaszországi útleírások telve vannak zsvány-kalandokkal, s Angliában a 13. század elején — Macaulay szerint — egy ötven mérföldes utazás legalább annyi veszedelemmel jár, mint egy zarándokút Arábia sivatagjain által. Olaszországban, még a század végén is csak az járhat biztonságban, aki katonai kísérettel utazik s nálunk Magyarországon szintén igen ajánlatos fegyveres kíséretet venni igénybe hosszantartó utazások esetén. Sokszor ugyan még ez sem nyújt védelmet. Szeged hírhedt szegénylegényei, Bangó János és Pap Istók a század elején gróf Masiglit a katonai kíséret ellenére is kirabolják, úgyhogy a két hónappal később ugyancsak Szegedre utazó gróf Volk és gróf Lamberg biztonsága felett már egy egész kis hadsereg örködik. A postarablások napirenden vannak s ha egy-egy vidéken nagyon megszorodnak a gonosztevők, megszűnik a postaforgalom s leáll minden közlekedés az országúton, amíg a megyei pandúrok, a katonaság, meg a rablók üldözésére ki-parancsolt nép rendet nem csinál. Egy ilyen »népfelkelésről« emlékezik meg naplójában Keresztesi József, amikor 1787-ből feljegyzi, hogy »az haramiák Arad, Bihar és más vármegyékben kegyetlenkedéseikkel nem kevés félelmet okoztak, kiknek kergetésekre erőszakkal is hajtattak az emberek«.

A figyelmes bécsiek minden erejükkel igyekeznek is lebeszélni a nyugat felől Magyarországra készülő utast vakmerő vállalkozásáról. Nem mulasztják el élénk színekkel ecsetelni a vad magyar pusztán utazókra leselkedő rémségek légióit. »Az egyik azzal fenyeget, hogy meg fogok fagyni — írja Bécsből keltezett levelében Wortleyné, aki 1717 telén utazik át Magyarországon, — a másik, hogy a hó fog eltemetni, a harmadik, hogy a Magyarországon portyázó tatárok foglyul ejtenek ... Jenő herceg erőnek erejével rá akart venni, hogy várjak, míg a Duna jégkérgé eltűnik, akkor legalább a vízi úton kényelmesen eljuthatunk célunkhoz. A magyarországi házak ugyanis az időjárás viszontagságai ellen oltalmat nem nyújtanak, Buda

és Eszék közt, a véghetetlen hósivatagon egyetlen házat sem fogok találni, a rettenetes hidegtől pedig már sokan meghaltak. Megvallom mindeme rémítgetések mély benyomást gyakoroltak rám, mivel a legilletékesebb embertől hallottam, ki ugyancsak jól lehet értesülve a magyarországi viszonyokról«. Érthető nagy félelmek és aggodalmak között indul el a legkülönfélébb ijesztgetések után Wortleyné Magyarországra s tizenhárom napos szánút után — Győr, Neszmély, Buda, Adony, Földvár, Mohács, Eszék és Vukovár állomásokon át — olyan szerencsésen és jó egészségben érkezik meg Péterváradra, hogy alig állhatja meg nevetés nélkül, ha »ez utazásról alkotott rémséges eszmékre« visszaemlékezik. Száz esztendő múlva Beudant Francois francia botanikust hasonló ijesztgetésekkel igyekeznek a bécsiek elrémíteni Magyarországtól. Rémítgetik, hogy a közbiztonság teljes hiánya félelmetessé teszi az útonjárást, amellet az ország éghajlata egészségtelen, népe pedig félvad és gyűlöli az idegent. Beudant kedvét azonban nem tudják elvenni a bécsiek a magyarországi úttól, bátran átlépi a Lajtát s noha inasán és fuvarosán kívül legtöbbször senki sincs vele dunántúli utazgatásai során, — még a Bakonyban sem — soha se került sor arra, hogy előszedje pisztolyait útiládájából.

Mindenesetre óvatosságra és elővigyázatra nagy szükség van, különösen ha az ország déli részeibe indul az utas, ahol még a század legvégén is félelmetesen gyatra a közbiztonság. Br. Born Inigót, amikor 1770-ben Krassó-Szörénybe utazik, 40—50 fegyveres oláh kíséri, akik falvakként váltják egymást s Bognácskáról Lúgosig községről községre biztosítják útját. »Igen különös módon utaztam« — jegyzi meg Born, aki éppen akkor jár a Bánságban, amikor a szokásos évi rablóvadászatot tartják, többnyire persze sikertelenül, mivel »a rablók már jó eleve értesülnek a titokról és szépecskén otthon maradnak«. Born bárót egyébként Lúgosról is két huszár kíséri Erdély határáig, onnan már sokkal nagyobb az utak biztonsága, ami részben a kormány rettenetes szigorának köszönhető. »Nemrégén is három rablót húztak karóba Déván s ez a kegyetlen, és embertelen büntetés oly benyomást gyakorolt a biztonságra hogy éjjel is mindenütt bátran utazhatunk« — olvassuk Born naplójában.

Huszonnégy esztendővel később, 1794-ben Hoffmannsegg gróf szintén csak katonai kísérettel mer utazni a határőrvidéken.

— Itt az ember nem játszik kevesebbel, mint a fejével — mondja naplójában fehértemplom-mehádiai útjáról — mivel azon választása van, hogy vagy a völgyekben szegi nyakát valahol, vagy a rablók gyilkolják meg, kik egy halmon 50—60 főnyi társaságban mindig szolgálatára állanak az utasnak ...

A Fehértemplom és Mehádia közti 90 kilométernyi távolság három napi utat jelent Hoffmannseggnek s szorul szóra idézni kell naplójának ide vonatkozó részét, ha híven akarjuk érzékelteni, mit jelent az utazás a 19. század hajnalán Magyarorszag eme legdélibb csücskében.

— Három út vezet Mehádia felé. Egy a Dunán, egy Temesváron, Lúgoson és Karánsebesen át, a harmadik a hegyen keresztül. A két utóbbi a rablók miatt egyformán veszélyes. Ilyen utakrakatonai fedezetet kell az utasnak kérni. Az őrnagy (a fehértemplomi illir-oláh ezred őrnagya) e végett és az előfogat ot is megrendelni, egy lovas ordonánctot küldött előre. Reggel (július 10-én) nyolc órakor indultam el. Mindjárt Fehértemplom megett kezdődik a hegység, azután magas sziklák egészen Szászkaig. Oláh-Szászka az ellenőr mentegetődzött, hogy az előfogat még nincs készen, mert csak éppen most vette a tudósítást, de hallottam, hogy előttem másnak szolgált vele. Már egy óra volt. ökrös fogatot állított elő, mert lovakkal utazni nem lehet; oly udvarias volt, hogy számomra ebédet főzetett. Valóban nagy mértékben uralkodik ez országban a vendég-szeretet. A fehértemplomi őrnagy egy káplárt is adott mellém, hogy az utazást könnyítse s az oláhokkal beszéljen.

— Még Szászka előtt utólért bennünket négy lovas határőrvidéki katona, kik hasonlóan kíséromül voltak kirendelve, mindnyájan flintával és pisztolyokkal felfegyverkezve. Ebéd után előállott a négy ökrös is, melyek párját mérföldenkint 10 krajcárjával fiztettem.

— Az, hogy ama veszélyes hegyek közé oly későn érkeztünk, nem igen tetszett nekem; de már változtatni nem lehetett. Mi szintén védelmi állapotba helyeztük magunkat. Mattusch, Fridrich és én felfegyvereztük magunkat szarvasfogókkal,

Hintákkal, pisztolyokkal, Mühlberg a medvekéssel és megindult a menet. Mi majdnem mindig gyalog mentünk. Oly vidék, melyen öt-hat órai út közben az ember senkivel sem találkozik, egy hegylánc közepén, valódi paradicsoma a rablóknak. Ha több bátorságuk és ügyességük van, úgy legyőzhetetlenek lennének s egy utazó sem menne el előttük, mert a bokrokból egy egész századot is lelőhetnének anélkül, hogy ez bármikép is védhetné magát s ha megtámadtatnának, vissza lehetne húzódnuk a völgyekbe vagy a sziklákra, hol senki őket meg sem közelíthetné, hacsak életét elveszteni nem akarja. De a rablók mindig félénkek. Nem gyilkosmódra támadnak; először nem is lönek, hanem csoportosan ugranak elő, megállást parancsolnak, kifosztanak, azután hagyják az utast tovább menni. Ha valaki ellenkezik, akkor gyilkolnak. De ha bizonyos szerencsével verik vissza a támadást, akkor ők futnak meg. A katonaságtól félnek, csapatot sohasem támadnak meg, még egyes tisztet és katonát is ritkán. Néha még beszédbe is bocsátkoznak velük s aztán menni hagyják. — A kereskedők az ő kedvenc embereik, kivált a zsidók. Ezekről elvárják, hogy csalásból szerzett vagyonuk egy részét nekik átadják. Ruha- és fűszerárut csak életveszéllyel lehet Mehádiára és Ó-Orsovára szállítani s ez aztán igen megrágítja. E rablóvilágot megszüntetni, az igaz, hogy nehéz lenne, de mégsem lehetetlen, ha a mostani nemzeteknek ama komoly törekvésük volna, mint a régi görögöknek vagy rómaiaknak. Most igen fáradtságosnak és drágának tekintik ezt és inkább eltűrik keserű panaszok közt a nagy bajt, mintsem csak középszerű erőt is alkalmaznának, hogy megszüntessék. Azt mondják, hogy intézkedéseket tettek már. De minőket? Azt felelik, hogy az út mindkét oldalán kivágták már a fákat. De komolyan ez nincs végrehajtva, vagy ahol kivágták, ott most helyébe még vastagabb nőtt, mint előbb. Továbbá négy mérföldnyi veszedelmes vonalon csak 10—12 embernyi őrség van egy magas hegytetőn. Mit segíthet ez? Ha rajtam állana a vidék biztosítása, úgy a fákat az út két oldalán nemcsak kivágtatnám, hanem gyökerestől kiirtatnám, hogy ismét ki ne hajtsanak, azután annyi őrséget helyeznék el, hogy egy ór a másiktól legfeljebb oly távolban legyen, hogy egymást láthassák. Azután majd szeretném én látni azt a rablót, aki még ezután is támadni merészel.

Utasok, kivált kereskedők gyakran kénytelenek erre menni Törökország felé. Ezek a biztonságért bizonyosan szívesen fizetnének bizonyos összeget, melyből a kiadást fedezni lehetne, vagy ha nem is, az államnak lenne kötelessége minden lehető védelmet nyújtani az ily hasznos utasok, kivált kereskedők számára.

— Velünk nem történt semmi baj, de amint a nap a hegyek mögé szállt és mi Stanschilova legmagasbb pontjára megérkeztünk, hol az őrség van, komolyan gondolkoztam arról, ha tovább folytassuk-e utunkat vagy itt éjtszakázzunk. Bátorított az, hogy az állomás nincs olyan messze. A teli hold feljött s a szép hűvös idő arra bírta, hogy folytassuk az utat, de az őrsegből mégis két embert vettem magunkhoz, kik gyalog követtek s az örök által váltattam fel őket, kik inntül kezdve lefelé a völgybe minden 3000—4000 lépésnyire állanak egymástól. Három óra út után — mindig ökrös szekéren utazva — kiértünk a síkságra, melynek Almás a neve és több gazdag falu van rajta. Félegy óraker Dalposetzre értünk, mely már csak két állomásnyira van Szászkatól. A korcsma bár túrhetőnek látszott, de mégsem találtam tisztább helyet az alvásra, mint a szekér mellett a földön. Innen a lovasőrség is visszatért. Zsoldjuk különös; húsz krajcárral mindegyik meg volt elégedve. A gyalogőrség kötelességéhez híven tovább is velünk jött.

— Jókor reggel felébredtünk s július 11-én reggel 7 óraker Posovicsra értünk. Stoizevich kapitány igen udvarias és derék katona, igen rokonszenvesen fogadott, nekem és embereimnek enni adott. A fehértemplomi káplár is visszatért s a kapitánytól utalványt kapott egy lóra, én pedig egy forintot adtam neki. Mellém ismét négy lovas katonát adtak és egy őrmestert, mivel a harmadfél állomásnyira terjedő Almás terület utai sem biztosak, habár sem hegy, sem erdő nincs rajta, legalább nagy nincs. Most is éppen rablásról érkezett egy jelentés. Még egy nagy hegyen kellett keresztül mennünk s annak lábánál vára-koztak már ránk a megrendelt ökrök. Még egyszer lovat váltottunk s a kíséretet visszaküldtük, végre 12-én este 8 óraker megérkeztünk Mehádiára....

Nem valami kényes utazás ez az ökörforspontra való csigalassúságú vánszorgás, még ha Herkulesfürdő is a cél. Alig is eredtünk mulatságból a 18. század embere, már csak azért sem,

mert az útrakelésnek olyan előfeltételei vannak, amikkel nem akárki rendelkezik. Mindenekelőtt jó adag bátorság kell hozzá: tekintettel az utasember »szolgálatára álló« felesszámú útonálló zshiványra; kell hozzá kemény edzettség, töredelembírás és fáradságtűrés: napokig verheti az eső, tépheti a szél a gyatrán fedett kocsin utazót, a delizsánc ülésein összepréselve szabályos tengeribetegséget kaphat, felkészülhet rá, hogy hintáját ő fogja tolni a tengelyig érő nyúlós őszi sárban, ha meg sziklakeménnyé szárad vagy fagy az útnak nevezett fertelmes ingovány, kereke törik s nyelvét elharapja a kegyetlen zökkenők, bukkanok, árokmélységű kerékvágások tömkelegében. Nyáron a hőség pörköli, télen a fagy szikkasztja csontját s nem nyújt védelmet a lábnak a szecs-kás-zsák, de még a melegített téglá sem. Fontos úti kellék a türelem is. Nemcsak az út végét kell azonban kivárnia az utasnak, — ami a 6—7 mérföldes, 40—50 kilométeres napi előrehaladás mellett már egymagában is próbára tesz — hanem az is megtörténhet, hogy pestises vagy kolerás vidéken — alapos megfűstölés után — negyven napig kell üdülnie a tisztító- és vesztegháznál.

Nagy dolog hát, amikor valaki hosszabb útra merészkedik. Alapos készülődés, érzékeny búcsú előzi meg az indulást, ha a szomszéd megyébe vagy ne adj Isten Pest-Budára kell utaznia a nemesúrnak. Egy bécsi útra gondolni már egyenesen félelmetes, azt pedig, aki külföldre, az Ober-Ennsen túlrá bátorodik, a félisteneknek kijáró csodálat veszi körül. Hogyne volna csodálatraméltó, rendkívüli esemény egy hosszabb külföldi út, amikor a falusi birtokról a városba indulás is csak igen alapos megfontolás és heteken át tartó gondos előkészületek után történik, olyanformán, ahogy azt Vas Gereben a »Régi jó idők«-ben elevenen megrajzolja ekképen: »A mely magyar ember rávette fejét, hogy a nagy városba meginduljon, egy hónappal előbb kovácsot, bognárt az udvarba parancsolt, hogy a födeles kocsit végig tapogassák. Az atyafiság hivatalos volt az utolsó napokra, a gazda megírta a végrendeletet, elmondván benne, hogy most ép ésszel, józan elmével fog a munkához, melyet az emberi kötelesség parancsol; — és Isten bölcs gondolata szerint ki lévén mérve ez a hosszú utazás, nem tudja mi éri; azért nyugodt lélekkel ezt és ezt rendeli.

Az atyafiságtól egyenkint elbúcsúzik, minksenkinék megmondja tennivalóját, az egyiknek, hogy a gyermekeknek viselje gondját; a másikat, hogy a csikók után lásson; a harmadiknak szép szó közben is összeszedje az áldóját, ha mindent helyén nem talál; a negyediknek végre azt mondja: te vagy a vénebbik, magadnak is lehet eszed.

Illyen aprólékos és három napig egyfolytában osztogatott tanácsok és fenyegetések után útra öltözötten még egyszer



Falusi nemesúr útrakészen

(Gyulai László rajza, Vas Gereben illusztráció.)

megnézi az útikocsit, melynek bakjára egy éléskamra, fölibe pedig egy szakácsné van felkötve — még egyszer körülnéz, mi közben aztán kinn hadakozó kezét elkapja egy cseléd, a másikat meg másik és így álló egy óráig várni kell, hogy amit az egyik már megcsókolt, a másik legalább is megszorongassa. Ekkor behelyezkedik a fődelesbe, lábaihoz egy pincetokot helyeznek, a hajdú kinéz az utcára, hogy vén asszony, ju- vagy sertécsapat szemközt ne jöjjön; mert ez már rossz jel lenne; azért, midőn ezen elővigyázat után a hajdú int — az otthon maradtak keserves ordítása után megindul az útra.«

Hatodik fejezet.

A BIEDERMEIER GYORSKOCSIJA,

1.

A honi utazás történetének egyik igen jelentős dátuma 1824 május elseje. Az ormótlan, nehézkes delizsáncot ezen a napon váltja fel a bécs—pozsonyi vonalon a *gyorskocsi* s a változás, amit előidéz, olyasféle, mint amin a kor átmegegy, miközben a súlyos barokkból egyszerű és könnyed biedermeierré szelődül. A kilenc-tíz utazót befogadó esetlen delizsánc mellett az öt utast szállító, könnyűszerkezetű gyorskocsi, amely négy sűrűn váltott lóval éjjel-nappal közlekedik, ugyanolyan leegyszerűsödést, tárgyilagosabbá válást jelent, mint a rizsporos paróka helyébe lépő egyszerű sima hajfonat.

A gyorskocsi bevezetése ugyanolyan forradalmi újítás, mint mikor Mátyás a könnyű kocsival cseréli fel az irtatlan hintószekeret s éjjel-nappal közlekedő kocsipostát szervez Buda és Bécs között. A gyorskocsi rendszeresítése tulajdonképpen nem is jelent mást, mint visszatérést Mátyás elfeledett gyorspostájához. A 15. század végén s a 16. század elején közlekedő Mátyás-féle kocsijáratok Herberstein báró tanúsága szerint egy nap és egy éjjel megteszik a Buda és Bécs közti utat, a 18. század delizsáncának már két és fél napra van szüksége ugyané táv legyőzéséhez, hogy aztán a 19. század gyorskocsija jó háromszáz év után újra elérje Mátyás postájának teljesítményi fokát.

A gyorskocsi rendszeresítése a bécsi kocsiposta igazgatójának, Ottenfeld Miksának nevéhez fűződik. Ő állott elő 1823-ban azzal a tervvel, hogy a csak nappal járó nehéz delizsáncok mellett; éjjel-nappal közlekedő könnyű kocsikat kellene beállítani a főbb útvonalakon. Ottenfeld tervét, már ami az éjjeli közlekedést

illeti, fantasztikusnak és megvalósíthatatlannak tartja az udvari kamara s csak ahhoz járul hozzá, hogy Ottenfeld a saját költéségén kísérletezzék az új közlekedési eszközzel. A kísérlet pompásan sikerül: a gyorskocsi a Bécs—Prága közti útvonalon 84 órával veri a delizsáncot s egyszeribe a legnépszerűbb közlekedési alkalmatossággá válik. Ilyen siker után a kocsiposta igazgatósága 1824 március elsején a bécs—pozsonyi vonalon, 1825. esztendőben pedig a bécs—győr—budai vonalon is megindítja a gyorskocsijáratokat. Eleinte hetenként háromszor indul Bécsből, illetve ellen járatként Budáról gyorskocsi, melyek 1839-től kezdődően aztán már *naponkint* közlekednek.

A pozsonyi járat nyáron reggel 6, télen pedig 7 órakor indul s Pozsonyba déli 12, illetve 1 órára érkezik. Visszafelé Pozsonyból ugyancsak reggel 6, télen pedig 7 órakor indul és hat óra múlva megérkezik Bécs városába. A budai gyorskocsi este 17 órakor indul Bécsből s harmadnap éjszaka egy órakor ér Budára. Visszafelé az első időben minden vasárnap, szerda és péntek délután pontosan egy órakor indul el Budáról s a következő nap este 8 órára, 31 órás szakadatlan menet után hajtat be a császárvárosba. 1839-től kezdve »minden nap éppen délutáni 4 óra ütéskor indul a gyorssekér Budáról Bétsbe, ahová a (következő nap estvéli tíz órára s így 28 óra alatt elérkezik« — ahogy Trattner és Károlyi Nemzeti Kalendáriuma hírüladja.

A fekete-sárgára mázolt gyorssekéren öt utas számára van i hely, mégpedig belül négy, kívül, a conductor mellett pedig egy ülés várja a darázsderekű, harangszoknyás, rizs-szalmakalapos úrhölgyeket, meg a zöldposztós-frakkot, szűk, rőtbarna nadrágot, kürtőkalapot viselő uraságokat, akik között ugyan ekkor már mindegyre több a zsinóros magyar dolmánnyal tüntető nemesúr. A gyorskocsi igénybevételének feltételeiről, az indulás és érkezés idejéről, valamint a viteldíjak felől a kalendáriumból értesülhet az utasember. A kalendárium a biedermeier kor menetrendje s az Interest táblája, a forgalomban lévő különböző pénzfajták átszámítási kulcsa, no meg az érvágások legkedvezőbb időpontját mutató hasznos táblázat mellett a postakocsik járásáról is ez a mindentudó könyvecske ad felvilágosítást. Az 1832. évi Közhasznú Honi Vezér Kalendárium a következő hirdetményt közli a gyorskocsi használatára vonatkozóan:

I. Ki a császári és királyi gyorskocsin akar utazni, annak mindenek előtt az illető törvényhatóságtól, vagy policiadirekciótól való útlevéllal kell felkészülve lennie, mely nélkül az utas egyáltalán fel nem vétetik.

II. A gyorskocsival utazni akarást, az elindulás előtt néhány nappal jelenteni kell a császári és királyi postakocsi expedíciójánál.

III. Az egyszer kifizetett útibér semmi esetben sem adatik vissza s az arról kiadott beírási cédulának is csak az utazásra nézve van értéke.

IV. Minden utas 20 fontnyi bagázsát vihet magával, de annak csak párnazsáknak vagy más hajlékony s éppen nem kuff érnek vagy más merő pakétnak kell lennie. Azon utasok, kik a kocsi belsejében vettek ülést, még 30 font bagázsát szabadon utána vitethetnek a Brankard kocsin, vagy mind az 50 fontot magukkal vihetik. A kuffereken, vagy más pakétákon rajta kell lennie a tulajdonos nevének. Ami a kiszabott terhet meghaladja, azért külön kell fizetni. Azok, kik a hátulsó fedetlen ülésen vannak, csak 20 fontnyi terhet vihetnek magukkal.

V. Mind az ülés, mint az illendőség miatt, kutyáját valakinek magával vinni meg nem engedtetik.

VI. Jó készületű pipából megengedtetik a dohányzás, ha abban minden utasok megegyeznek.

VII. A helyek változtatását a kocsi belsejében minden utasnak el kell szenvedni.

VIII. Ki az utasok számára megérkezésükkor készenálló fölöstökből, ebédből és vacsorából részt venni nem akar, ezt a császári és királyi postakocsi expedíciójánál, ha az utazásra magát beíratja, meg kell jelentenie, különben a meghatározott áron evők közé vétetik föl. A fölöstököm két findzsa kávéból áll, fehér kenyérral. Az ebéd levesből, tehénhúsból mártással, vas-tagételből hússal, tésztásételből és pecsenyéből salátával áll. A vacsora leves, becsinált és pecsenye salátával. Az italt minden utas külön fizeti.

Azon stációkban, amelyekben a hálás történik, az utas egy tiszta ágyat kap szobával együtt, mely télen fűtetik. Az ételek fizetésénél a körülményekhez képest a summa néha több, néha kevesebb, de a különbség két ezüst karjárnál soha-

sem több, mivel a vendégfogadóssal minden évnegyedben újra történik az alku.

IX. Fölöstökömrre és vacsorára fél, ebédre egy és hálásra két óra van kiszabva. A lovak változtatása a stációkon legfeljebb 3—4 minutum időbe kerül, mivel a lovak már mindenütt készen állanak.

X. Csak ha a szükség kívánja, állanak meg egyik vagy másik utas kívánságára útközben.

XI. Az első fedeles ülés, a kalauz mellett csak olyan áru, mint a kocsi belsejében lévő ülés.

XII. A postilionoknak semmi borraivalót nem tartozik az utas adni. Az utazásért való fizetés a beírás taxájával 10 krajcár ezüst pengőben együtt, valamint az ételért és hálásért való is minden routnál megláttathatik.

Azon gyors postakocsikon, melyek Bécsből Pozsonyba, Prágába és Triesztből Görzbe mennek, csak nyáron vannak fedetlen ülések, melyért a fizetés részint felényi, részint kevesebb, mint a kocsi belsejében lévő ülésért.

Ha olyan napon, melyen gyorskocsi nem indul, néhány, legalább négy személy, ha csak egy mind a négy helyett nem fizeti, magukban minden kalauz kísérete nélkül akarnak utazni, azok külön úttal oly útlevelé adatván velük, melyben az indulás és megérkezés órája feliratnak, könnyű négy üléses kocsiban, szinte a gyorskocsira meghatározott időben vitetnek el. Ezek' külön kocsiknál az utasoknak az útvámot még külön kell fizetniök, de hogy útközben ne kellessék minden vámnál megállni, az egész útért eső mennyiség a császári és királyi postakocsi expedíciójánál felszámíttatik és az utas a külön utazásra beíratáskor, egyszerre fizeti le. A gyors postakocsi mellék szekerei nem fizetnek vámot, mivel ez csak olyan utasoktól kívántatik meg, kik órás útleveléllal vannak és kalauz kísérete nélkül utaznak.

Ezen utasoknak az ilyen külön utazáskor útközben meghalás is kényükre van hagyva, de az olyan külön kocsik megrendelésének mindig egy vagy több napokkal kell megesnie az indulás előtt a postakocsi expedíciójánál és a postastációkat, hol a hálások történnek, meg kell jelenteni, hogy ezek meghatározása után a postastációknál továbbá szükséges rendelések megtét-hessenek,

A bejegyzési íráson, melyet minden utas kap a beírás után az útra, mindaz fel van jegyezve, amire annak az úton vigyázni kell...

Egy belső ülés Bécestől Pozsonyig 1832-ben 3 forint, Bécestől Budáig pedig 12 forint 20 krajcár, 1839-ben már 14 forint 54 krajcárt fizet Budától Bécsig egy személy, 1843-ban pedig 15 forint 41 krajcárt pengő pénzben. »A külön postával való utazás tariffája« viszont 1832-ben ekként van megszabva:

| | |
|---------------------------------|------------|
| Két loért 1 Stációra..... | 1 f 50 kr. |
| Borravaló..... | 18 kr. |
| Fedeles Hintóért | 20 kr. |
| Fedetlen Hintóért | 10 kr. |
| Szekerkenésért hájjal | 8 kr. |
| Szekerkenésért háj nélkül | 4 kr. |

Ezek a különjáratok legtöbbször a postamester saját üzletét képezik, érthető hát, ha 1837-ben így ajánlja magát a budapesti postamester:

Alább írtt bátorkodik alázatosan jelenteni a Fő Nemeségnek és a Tisztelt Közönségnek minden akadál elmelőztetése okáért, a megrendelhető Posta-Lovak éránt, a rendes Posta Utakra úgy más utakra is, az alól irttnak Lakásánál Pesten a Kéz-Uttzában 15-i Szám alatt az úgy nevezett Schmidt-Unger házban mindenkor lehet rendelést tenni. — A keresztül utazók pedig azonnal a Posta-Istállóbul Váczi-Uttzában a Vörös-Ráknál, Vendégfogadó mellett a Hét-Választó-Fedelmekhez válhatnak Posta-Lovakat.

Ezennel szerencséje vagyon magát ajánlani a Nagy Érdemű Közönségnek.

Notthás J. G.
Cs. Kir. Budapesti Postamester.
Pesten, Április 1837.

A császári és királyi gyorskocsi, sajnos, mindössze két vonalon közlekedik s az ország többi része felé továbbra is csak a kéthetenként induló kényelmetlen és lassú delizsáncon imbolyog-

hat az utazó. Esetleg kivételesen helyet kaphat a levélpóstát szállító járművön, ahol nem lovasküldönc, hanem *szekér-posta* jár. A múlt század harmincas éveiben a postáknak közönséges járása az alábbi fő útvonalakon bonyolódik le a korabeli kalendáriumok tanúsága szerint:

Nro 1.) **Budáról Bécsbe:** Buda—Vörös-Vár—Dorogh—Nyerges-Újfalu — Neszmély — Komárom — Áts — Gönyű — Győr — öttevény — Mosony — Rajka — Hainburg — Fischamend—Schwechat—Bécs. (összesen 18 és fél posta.)

Nro 2.) **Budáról Körmenten át Grétzbe:** Buda—Tétény—Marton-Vásár — Velentze — Székesfehérvár — Palota — Veszprém—Városlőd—Devetser — Sümegh — Szalabér — Vasvár — Körment — Rátóth — Rába-Szt.-Mihály — Fürstenfeld—Grétz (22 posta).

Nro 3.) **Budáról Körmenten át Fiúméig.** Budától Körmentig az előző vonalon, majd Lövvő—Alsó-Lendva—Csáktornya — Várasd—Zágráb — Károly-Vár — Fiume.

Nro 4.) **Budáról Eszékig:** Buda—Tétény—Ercsény—Adony — Pentele — Földvár — Paks — Tolna — Szekszárd — Bata-Szék — Szekcső — Moháts — Baranyavár — Eszék (18 és fél posta).

Nro 5.) **Budáról Zemlinig:** Buda—Soroksár—Latzháza — Kun-Szt. -Miklós — Szabadszállás — Izsák — Vadkert — Halas — Szabadka — Topolya — Verbász — Pétervárad — Pétska — Zemlin (Zimon) (24 posta).

Nro 6.) **Budáról Temesváron által Erdélybe:** Buda—Soroksár — ötsa — Inárts — Eörkény — Ketskemét — Félegyház — Kistelek — Szegedin (12 posta)—Horgos — Kiskanizsa — Mokrin — Komlós — Kis-Betskerék — Temesvár — Rékas — Lúgos—Facset—Kossova—Csöszed (Erdély) — Déva — Szászváros—Szeben (38 és háromnegyed posta).

Nro 7.) **Budáról Debreczenen és Varadon át Erdélybe:** Buda — Soroksár — ótsa — Inárts — Eörkény — Czegléd — Abony—Szolnok — Török-Szt.-Miklós — Bánhalma—Kartzag-Ujszállás — Nád-Udvar — Szoboszló — Debreczen (18 és fél posta) — Hosszu-Pályi — Pocsai — Nagy-Várad — Telegd — Élesd — Nagy-Barót — Feketető — Nyerés — Kis-Petri — Andrászáza—Kolozsvár (31 és háromnegyed posta).

Nro 8.) **Budáról Aradon által Tömösvárig:** Buda—ótsa—Inárts — Eörkény — Cegléd — Nagy-Kőrös — Alpár — Csongrád — Szentés — Orosháza — Tót-Komlós — Battonya — Arad — Monostor—Tömösvár (20 és háromnegyed posta).

Nro 9.) **Budáról Kassán át Gaiitziába.** Buda—Kerepes—Bagh—Hatvan—Gyöngyös—Kápolna—Eger—Mező—Kövesd — Harsán — Miskolc — Szikszó — Forró — Hidas-Német — Kassa (17 és fél posta)—Eperjes—Bártfa—Dukla (27 posta).

Nro 10.) **Budáról Gátson és Beszterce-Bányán át Rosenbergig:** Buda — Dunakeszi — Vátz — Rétság — Balassa-GyarmatTM Szakái — Gáts — Vigles — Beszterce-Bánya — óvár — ószada—Rosenberg (16 és háromnegyed mértföld posta).

Nro n.) **Budáról Léván és Galgótzon által Jablunkára:** Buda — Rétság — Szántó — Léva — Verebély — Nyitra — Galgótz — Tapoltsány — Nyitra-Zsámbok — Bajmótz — Rudnó — Turócz-Zsámbok — Solna — Csácza — Jablunka (27 és negyed posta).

Nro 12.) **Kassáról Pozsonyba;** Kassa—Lemesán—Eperjes — Berthot — Korotnok — Lötse — Horka — Lucsivna — Vihodna — Okolicsna — Rosenberg — Turócz-Zsámbok — Radnó — Bajmótz — Nyitra-Zsámbok — Tapoltsány — Galgótz — Nagyszombat — Sáfő — Cseklész — Posony (31 és negyed posta).

Nro 13.) **Kassáról Debretzenen át Brassóig:** Kassa—Hidas-Német — Visoly — Tályá — Tokaj — Királytelek — Nyiregyháza — Hatház — Debretzen — Hosszúpályi — Nagyléta — Székelyhid — Margita — Déda — Kémer — Somlyó — Bréd — Magyar-Egregy — Korond — Kolosvár — Torda — Felvintz—Enyed—Károlyvár—Szeben — Szombatfalu — Brassó (42 posta).

A budai és pesti postarendtartás szerint ezidőtájt *megérkeznek a posták Budára:*

A bétsi Posta nyáron minden nap 5—6 között, télen pedig reggel 8—9 tájban.

Hétfőn és pénteken a kassai, grétzi, zágrábi és zemlini Posta.

Kedden és pénteken a tömösvári és erdélyi.

Szombaton a debretzeni és kolozsvári.

Elindulnak a Posták Budáról:

Minden reggel n órakor Győrön és Bétsen által Német-, Olasz- és Frantziaországokba.

Vasárnap és csütörtökön délután 4 órakor a debretzeni, tömösvári, aradi és zemlini közposta.

Kedden és szombaton délelőtt 11 órakor a kassai és a bányaiak.

Szerdán és szombaton reggeli 9 órakor az eszéki, lévai és nyitrai.

A debreceni posta, amely vasárnap és csütörtökön délután indul Budáról, kedd, illetve szombat éjszakára ér Debrecenbe; az innen szerdán délután 2 órakor induló bécsi posta pedig szombaton érkezik Budára. Hasonló tempóban közlekedik a többi postajárat is, melyeken személyszállításra nincs is sok lehetőség s legfeljebb alkalmilag vesz fel egy-két utast.

A személyforgalmat a bécs—pozsonyi, illetve bécs—budai gyorskocsin kívül nyolc *postakocsi járat* bonyolítja le, mégpedig:

1. Bécs—Sopron—Zágráb — Zára. 2. Buda—Miskolc—Kassa. 3. Buda—Eszék—Pétervárad—Zimony. 4. Buda—Szeged—Temesvár—Nagyszeben. 5. Nagyszeben—Brassó. 6. Szászsebes—Kolozsvár. 7. Várasd—Marburg. 8. Fiume—Trieszt.

Ezek a vonalakon a régi delizsánc közlekedik továbbra is, de most már malle-posta néven. A nyolc járat közül hét két-hetenként egyszer indul s csak a bécs—zárai közlekedik hetenként. Alaposan szemügyre kell vennie a kalendáriumot annak a jámbor utazónak, aki Nagyszebenből mondjuk Eszékre tart, mert ha rosszul számítja ki a csatlakozás idejét, két hétig elvárhat Budán a következő kocsira. Ezeknek a delizsáncjáratoknak a menetidejük is a régi komótos. Budáról Szegedre 41 óráig, Temesvárra három napig, Kassára és Nagyszebenbe hat, Eszékre hét, Kolozsvárra meg Zimonyba pedig nyolc és fél nap tart az út. A császári színekre festett, négy ló által vont hatalmas alkotmány belsejében kilenc személy számára van ülőhely s kívül, fedetlen helyen is utazhat két szegényebb erszényű pasasér.

A gyorskocsi két vonalán, majd pedig Pest és Eperjes között csomagszállító társzekér-j áratokat is beállítanak s ezek az úgynevezett bránkárdszekerek a gyorskocsin utazók bagázsiját s egy-két utast szállítanak. A pest—bécsi útvonalon köz-

lekedő bránkárd-szekerek minden kedd és szombaton estéli 7 órakor indulnak, az eperjesi vonalon pedig a rendes utazókocsik előtt 12 órával s az utazók felvételi helye a Váci-utcában a »Nádor« című vendégfogadónál vagyon. A mailej áratok postakocsija (a delizsánc) és a bránkárd-szekerek tarifája természetesen lényegesen alacsonyabb, mint a gyorskocsié, hiszen kényelmetlenebb és sokkal lassúbb közlekedési eszközök s a bagázsias bránkárd-szekér egyenesen teherszállító járműnek számít. A postakocsi és a bránkárd-szekér utasa egy egyszerű postastációra fizet:

| | |
|---|-------------|
| Egy ülésért a kocsiban..... | 24 krajcárt |
| Egy ülésért kívül a kocsin..... | 6 krajcárt |
| Egy gyermekért két személy között | 6 krajcárt |
| Egy ölbeli gyermekért | 5 krajcárt |
| A postillionnak borravalóként..... | 3 krajcárt |

Teljes útvonalra számítva, a postakocsi személytaksája a következőképpen alakul pengőforintban:

| Útvonal: | belül: | kívül: |
|---------------------------|--------|--------|
| Budáról Szebenig..... | 20.40 | 18.5 |
| Budáról Kolozsvárig | 22.56 | 22.— |
| Budáról Kassáig | 9.36 | 8.24 |
| Budáról Zimonyig | 17.52 | 15.38 |
| Szebentől Brassóig | 4.48 | 4.1 |
| Budától Temesvárig..... | 11.34 | 9.54 |
| Budától Eszékig | 10.— | 8.36 |
| Béctől Károlyvárosig..... | 13.53 | 12— |

A Közhasznú Honi Vezér Kalendárium 1832-ből így summázza a *postakocsin* való utazás rendjét:

Azok, kik a postakocsin (Diligence) akarnak utazni, néhány nappal az utazás előtt tartoznak magukat bejelenteni, a fél taxát azonnal, a másik felét pedig a rendelt helyre érkezéskor lefizetni. Minden utas tartozik a maga bagázsijára gondot viselni, de ezt csak 50 fontnyit vihet magával szabadon. Pecsételt leveleket és pakétokat magával vinni konfiskáció és pénzbüntetés alatt til-

tatik. Ki Bécsből külön postával akar elutazni, annak az udvari és státus kancelláriából kell postacédulájának lenni. Ki a külön postával érkezik meg, háromszor 24 óráig kell várakoznia, míg fogadott kocsit vehet magának. Minden utazónak el kell magát látnia útlevéllel, melyet az illető követekkel gyakran aláíratni szükséges...

2.

A különféle postakocsifajták között egyedül a gyorskocsi »korszerű«: ha jól megy, eléri az óránkénti tíz kilométeres sebességet s hogy a kocsipostaigazgatóság mégsem vezeti be a többi vonalon is, annak az egymásután alakuló magán gyorsutazási intézetek az okai. A császári és királyi kocsiposta fejlődését valószínűleg derékbatőri a 30-as évek közepétáján jelentkező magánvállalkozás konkurrenciája, amellyel az állami intézmény nem tud megbirkózni. A bécs—pozsonyi, illetve a bécs—budai járaton kívül magyar területen csak egyetlen vonalon: Bécs, Sopron és Zágráb között jár gyorskocsi 1843-tól kezdődően, a többi útvonalon a posta kénytelen átengedni a teret a magán-gyorskocsinak.



Biasini gyorskocsija egy 40-es évekből való hirdetményről

Az első gyorsutazási intézetet Biasini Kajetán, a vállalkozó szellemű kolozsvári üzletember alapítja meg 1836-ban Pest—Debrecen—Várad és Kolozsvár között, melyhez később a kolozsvár—marosvásárhelyi, a kolozsvár—szebeni, illetve brasói járatok csatlakoznak. A vállalkozásnak nagy a sikere, hiszen Biasini gyorskocsija 18 óra alatt megfutja a kolozsvár—nagyváradi távot, ami annak előtte kétnapi járóföldnek számít.

Tizenkét utas számára van hely a gyorskocsin, amit váltott lovak röptének célja felé, úgyhogy a vasárnap reggel Pestről — a szélutcai (mai Nádor-utca) Tigris-szálló elöl — nekiinduló gyorskocsi szerdán reggel már Kolozsváron van s az egész út 18 forint 20 krajcárjába kerül egy utasnak. Az óriási fődött kocsi utasai a Királyhágón gyalog mennek át, hogy könnyítsenek a kifáradt öt lónak, egyébként több-kevesebb kényelemmel szoronganak az üléseken. Mindenesetre sikere van az újmódi közlekedési eszköznek s nem sokkal később már hetenkint kétszer: vasárnap és csütörtökön indul Pestről is, Kolozsvárról is a gyorskocsi s berendezése mindegyre tökéletesedik. Mert bizony az első időkben meglehetősen gyatra alkotmányokat járat Biasini uram. Kezdetől fogva ígéri ugyan az »eddiggi úti szekér helyett a bécsihez hasonló batárt«, de 1839-ben, amikor Nagy Titusz, az Athenaeum »honi utazója« Debrecenig a gyorskocsin utazik, még mindig »ronda és cigánysátorhoz hasonló, alkalmatlan« kocsi van forgalomban. »Debrecenben vagyok, — írja honi utazónk — Fehérvárról négy nap alatt érkeztem ide, mi előttem — ki már egyszer 7 nap alatt végeztem a Pest s Debrecen közti utat — elég gyorsnak tetszett. Azonban e gyorsaságon ne csodálkozzál, mert Pesttől Debrecenig gyorskocsin jöttem. Azon társaság, mely Pestről nevezetesebb útvonalainkat gyorskocsikkal ellátja, mindenesetre megbecsülhetetlen, bármennyi hiányai legyenek is, mint kezdő vállalatnak, örömmel ültem be a valóban ronda s alkalmatlan kocsiba, mely inkább a cigánysátorhoz hasonlított — már csak azért is, mert ez egy eddig hazánkban ismeretlen vállalat kocsija. Azért igazságtalan, aki e bölcsőjében lévő intézettől is azt a kényelmet, szabatoságot követeli, mit némely gyorskocsikban a külföldön tapasztalt. Utaink — ezen kocsik szabályozói — hasonlíthatók-e a külföldiekhez — telvél-e annyira utasokkal a kocsik, mint a külföldön? Van-e belőlük annyi jövedelem, mint a külföldön? Ezért hát ne zúgolódj, ha itt vagy ott tengelytörés vagy lovak késése miatt fennakad a gyorskocsi, vagy ha üveges hintó helyett vászonernyős kocsiba ültetnek. Mert: jobb volna a semmi, mint ilyen szerény alakú kocsi?« A közönség, úgy látszik megértést is tanúsít a kezdő vállalkozással szemben, mindenesetre méltányolja azt a sebességet, amellyel a gyorskocsi két és fél nap alatt Debrecenbe szállítja az utazót. Nagy Titusz is az első

nap estére eléri Gyöngyöst, a következő nap a Hortobágyot, harmadnap délben pedig már megérkezik Debrecenbe.

A pest—eperjesi vonalon eleinte hetenkint egyszer, majd hetenkint kétszer közlekedik gyorskocsi. Egy 1837-ből való hirdetmény — amely menetrendszerű közléseket is tartalmaz — ekkép jelenti be a gyorsutazás kiterjesztését Pest és Eperjes között:

A tisztelt utazó közönségnek sokfelül nyilatkozott kívánsága arra határozatá el a gyorsutazási társaságot, hogy eddig hetenként csak egyszeri indulásra szorított szabályos útját Pestről Eperjesre és vissza olymódon szaporítsa meg, hogy folyó május 14-től fogva minden vasárnapon és csütörtökön pontban déli 12 órakor egy kocsi Pestről Eperjesre és ugyanegy Eperjesről Pestre, Gyöngyösön, Miskolczon és Kassán keresztül; azután az intézetnek egy más kocsija Pest és Lőcse között Miskolczon, Putnokon, Rozsnyón és Iglón keresztül, minden kedden szintén déli 12 órakor Pestről Lőcsére s minden kedden reggeli 5 órakor Lőcséről Pestre induljon.

Hivatalok, melyben az utazók helyet válthatnak, következők állítattak.

Pesten: Rottenbiller úrnál, a reformátusok temploma mellett.

Gyöngyösön: Graisiger János úrnál.

Miskolczon: Lichtenstein József úrnál.

Eperjesen az ottani dicséretes iparegyesületnél.

Rozsnyón: Schlosser K. L. úrnál.

Iglón: Dabschy Edvárd úrnál.

Továbbá pedig: Mező-Kövesden is van egy hivatal: Roncovich Pál úrnál, Egerbe utazók és odaküldendő portékák fölvételére s onnan vissza Mező-Kövesdre és feljebb kijelölt utazási irányban.

A nevezett helyekről a következőleg indulnak a kocsik, mihez az utazók magukat helyeik váltásakor alkalmaztatják:

Minden vasárnapon és csütörtökön déli 12 órakor Pestről.

Hétfőn és pénteken délben Mezőkövesdről, kedden és szombaton Miskolcra, szerda és vasárnap reggel Kassáról és még délelőtt érkezik Eperjesre. Csütörtökön reggel Rozsnyóról, délután Iglóról és ugyanazon a napon estve érkezik Lőcsére.

A rendes utazókön kívül olyan utazók tovább szállítását is magára vállalja az intézet, kik saját kocsijukon utaznak, egészen rendeltetésük helyéig, az Eperjes—Lőcse és Pest közötti irányban s ezeknek a szabadságuknak áll az utat szakadatlanul folytatni, vagy kényelmük szerint a lóváltó állomásokon meghálni.

Az árszabásból kiderül, hogy egy személy Pesttől Gyöngyösig 2 forint 56 krajcárért. Eperjesig pedig 7 forint 4krajcárért utazhat. A saját kocsijukkal utazók viszont lóváltás és borral való fejében Pesttől Gyöngyösig 13 forint 50 krajcárt, Eperjesig meg 33 forint 4 krajcárt fizetnek. »Azon esetben, ha utazók jelentik magukat oly útikocsival, melynek terhe személyekkel és holmival egyetemben meghaladja a 14 mázsát, a fenti árszabás akkor nem alkalmazható, hanem az olyan továbbszállítást külön vállalja föl az intézet«, amelynek igazgatója 1837-ben Szatmári-Király uram Miskolcra.

A negyvenes években a pest—eperjesi gyorsutazási intézet hivatalhelye már a pesti Vadászúrtban van s a helyek ára a következő:

| | | | | | | |
|--------------------------------|----|-----|----|----|-------|---------|
| Pestről Gyöngyösig vagy vissza | 3 | frt | 20 | kr | pengő | pénzben |
| Pestről M.-Kövesdíg » | 6 | » | — | » | » | » |
| Pestről Miskolcra » | 7 | » | — | » | » | » |
| Pestről Kassáig » | 10 | » | — | » | » | » |
| Pestről Eperjesig » | 10 | » | 48 | » | » | » |
| Gyöngyösről Miskolcra » | 3 | » | 40 | » | » | » |
| Gyöngyösről Kassáig » | 6 | » | 50 | » | » | » |
| Gyöngyösről Eperjesig » | 7 | » | 38 | » | » | » |
| Miskolcra Kassáig » | 3 | » | 20 | » | » | » |
| Miskolcra Eperjesig » | 4 | » | 08 | » | » | » |
| Eperjes és Kassa között | — | » | 48 | » | » | » |

A Pest és Lőcse között járó gyorskocsi hivatalhelye ekkor már Pesten az Urak-utcájában van, Mittendorfer Jánosnak a »Halászhoz« cégezett fogadójában. A helyek ára:

| | | | | | |
|-----------------------------|-------------|---|-------|----|-----|
| Pestről Váczig | vagy vissza | 1 | frt — | kr | pp. |
| Pestről Gyarmatig | » | 2 | » | 45 | » |
| Pestről Losoncig | » | 4 | » — | » | » |
| Pestről Rimaszomb. | » | 5 | » — | » | » |
| Pestről Rozsnyóig | » | 7 | » — | » | » |
| Pestről Iglóig vagy Lőcséig | | 9 | » — | » | » |

A pest—eperjesi gyorskocsival indul el felvidéki útjára Petőfi Sándor 1845 április elsején. A nagy út előtti éjszakát pajtásaival vigadva tölti a Vadászkürtben s hajnalodik, amikor a gyorssekér előáll. Gödöllőn lovakat váltanak és reggeliznek s máris Aszód kövein dökög embertelenül a bárka. »Utam Aszódtól Kassáig szót sem érdemel* — írja úti jegyzeteiben Petőfi, aki utazásának harmadik napján estefelé látja meg a kassai dómot. — »A pesti gyorssekér csak Kassáig jár, — folytatja — onnan egy másik viszi az embert Eperjesig. Kassára úgy uzsonnatájban értünk s az eperjesi szekér csak másnap indult . . . Kora hajnal volt, hogy másnap az eperjesi gyorssekérrre ültem. Egymagam utaztam, mi már régi óhajtásom volt. De nekem a sors mindig akkor ad kanalat, ha levesem nincs és vizsont. Kényelmemet nem használhattam, mert a hideg miatt a szekér egyik zugában zsu-gorogtam.«

Eperjesen Kerényi Frigyesnél tölt egy hónapot, majd tovább indul Késmárkra: »Reggel indultunk s délután értünk Lőcsére. Még aznap tovább akartunk utazni, de a város minden lova — még a postamesteré is — szántani volt. Ennélfogva a nap hátralévő részét a vén Lőcsében kellé töltenünk. Másnap jókor reggel Késmárkra értünk.«

Eperjestől Késmárkig szintén gyorssekéren utazik Petőfi, éppúgy, mint Pestről Eperjesig, de egyik alkalommal sem nyilatkozik bővebben útieszközeiről. Sebességével nyilván meg van elégedve, az országút ellen sincs komoly panasza, — annál több lesz alföldi útjai során — röviden közli az érkezési és indulási adatokat, aztán nem is veszteget több szót az utazás technikai részére.

Ezidőben javában működik már a pest—arad—temesvári gyorsutazási intézet is. Hivatalhelye Pesten Koszgleba L. és fiainál van, a Váci-utcában, a Hétválasztó átellenében. A helyek ára: Pesttől Kecskemétig vagy vissza 4 forint, Pesttől Szentesig 6 forint-, Orosházáig 7 forint, Aradig 8 forint és Temesvárig 10 forint pengő pénzben. A szegedi, ugyancsak magánkézben lévő gyorskocsi Cegléden át közlekedik s minden kedden és szombaton este indul Pestről. A hat személy szállítására alkalmas társaskocsi egy nap alatt teszi meg az utat s a viteldíj Személyenkint 8 frt. 20 pkr. Gyorsutazási intézet létesül a pest—fehértvári, valamint a pest—kenesei vonalon is, úgyhogy a posta most már nem is gondolhat arra, hogy gyorskocsijárait Magyarországon szaporítsa, hiszen minden főbb útvonalon ott jár a konkurrencia szekere. Az osztrák postai igazgatóság eleinte megpróbál ugyan hadakozni e magánvállalatok ellen, azonban nemcsak hogy sikert nem ér el, de még azt is el kell tőnie, hogy az üzletszerűen fuvarozó magyar polgárok Ausztria területén is szállíthassanak utast.

A posta gyorskocsivállalata még a buda—bécsi útvonalon sem lehet meg konkurrencia nélkül. Itt a gyorsparasztkok kelnek versenyre a császári és királyi gyorskocsival s mivel igen sebesen járnak, sok utast elhalásznak a posta elől. »Gyorsparaszt« alatt ezidőben a nyergesújfalusi gazdák társasága értendő. A részvényesek állomásonként 8—12 lovat tartanak készen s a beérkező utazót négy pihent lóval röpitik tovább »A Honi Vezér Kalendáriumból tudjuk, hogy »azon utazók, kik gyorsparasztkokkal változtatott lovakon maguk kocsijukban akarnak utazni Buda-Pesttől Pozsonyba vagy Bécsbe, találhatnak olyanokat Budán a Fehér farkasnál minden órában befogni készen. Az álladalmak, melyeken ló változtatik, ezek: 1. Pestről Nyergesújfaluig 4 statio; 2. Nyergesújfalutól Szőnyig 2 statio; 3. Szőnytől Gönyőig 2 statio; 4. Gönyőtől Hochstrassig 2 statio; 5. Hochstrasstól Mosonyig 1 és fél statio; 6. Mosonytól Pozsonyig 2 statio, vagy Radendorfig 3 statio; 7. Radendorftól Schwechatig Ausztriában 3 statio, honnan aztán Bétsbe (egy statio) külön postán kell menni«.

A gyorsparaszt — akit Jókai »a magyarországi közlekedés előmozdítójának« aposztrofál — meglehetősen borsos árat kér

szolgálataiért, de hajt is becsületesen. Pesttől Bécsig 17—20 óra alatt elviszi az utast, míg a császári és királyi gyorskocsi a legjobb esetben 28, de átlagosan 30—32 óra alatt járja meg ezt az utat, a »Landkutscher« nevezetű fuvaros pedig jó három nap megyén rajta végig. A korabeli utazók — Barabás Miklós éppúgy, mint Jókai vagy Podmaniczky Frigyes — a legjobb úti alkalmatosság-nak a gyorsparasztot tartják, amely éppúgy veri a posta gyorskocsiját, mint más vonalakon a paraszti előfogat (amely természetesen még mindig nagy előszeretettel használt olcsó utazási mód) a kényelmesen cammogó malleposta kocsiját, az avult delizsáncot. Kellemes utazás azonban semmiképpen nem esik az éppen gyorsasága miatt kegyetlenül rázó egyszerű, löcsös parasztszekéren: a gyorsparaszt alkalmatosságán. Podmaniczky Frigyes, amikor 1843 decemberében Pozsonyba indul, hogy az ott időző országgyűlésen Ráday Gedeon pestmegyei követ írnokaként jelen legyen, gőzhajóval akar menni, de a Duna már zajlik s a hajózás szünetel. »Legokosabb lett volna posta-kocsira ülni — írja naplójában — s mint annyiszor, úgy most is, a döcögős országúton haladni szép csendesen Pozsony felé. De ifjúság ifjan gondolkozik! meg az anyám ajándékozta kétszáz forint is szúrta szememet, s így tehát indulni akartam, még pedig azonnal és gyorsan. Kevéssel azután Budán valék a 'fehér farkas' című fogadóban, ahol a 'Schwarze Tóni', a gyorsparasztok akkori főnöke, ugyan az ami Pálinkás a Pestről Gyöngyösig, Garasos pedig a Gyöngyöstől Miskolcz vagy Tiszafüred felé vezető főútvonalon volt, tanyázott. Tőle 25 forintért egy kis löcsös szekeret megvenni, vele 80 forintban megalkudni a vitelbért az Au korcsmáig vagy Pozsonyig; felpakolódzni s elindulni Nyerges-Újfalú felé, mind ez egy óra műve volt. Öt óraker délután rohogott ki szekerem Budáról s reggeli hat órára az Au korcsmába s onnan egy dereglye segítségével a 'Zöldfa szálloda'-ba értem s lefeküdtem aludni. Néhány órát jóízűen nyugodtam, mert törődött valék s átfáztam nagyon. Egész éjét parasztszekérbe heverve inkább, mint ülve tölteni (a lovak sebes vágatva robován tova, annyira hányták a havat, hogy nem valánk képesek huszárom s én szembe ülve megmaradni szalmaülésünkön) nem éppen valami nagyon kellemes idő-töltés s utazási mód.«

Egy ilyen téli éjszakai út gyötrelmeit nehezen tudja felmérni a mai kor utasa, aki kellemesen fűtött hálókocsiban, puha párnák között alhat, amíg vágtat vele a gyors, de Podmaniczkynek mindössze annyi szava van a szenvedésteli gyorsparaszi utazási módhoz, hogy »nem éppen valami kellemes időtöltés«. Sőt gyorsasága egyenesen elkényezteti. Amikor farsang idején Bécsbe kocsizik Almássy Pál társaságában, a bérkocsiról megjegyzi, hogy »elég jól hajtott, de sokkal lassabban, mint a hogy akkor, a paraszt posták által elkényeztetve kívántuk volna«.

A gyorsparaszt — a kor legjobb alkalmatossága — a bécsi útvonalon kívül Miskolc és Debrecen irányában is igénybevehető, de a más égtájak felé törekvő utas is talál effajta alkalmatosságokat a különböző pest-budai fogadók tájékán. Csak ki kell nyitnia a kalendáriumot, hogy megtudja, melyik vendégfogadó előtt milyen irányba tartó útiesszközök találhatók:

Az »arany hajnal« és az »arany koroná«nál Budán, valamint a »féhér hajónál« Pesten vannak alkalmatosságok Komáromba, Győrbe, Pozsonyba és Bécsbe. A híd melletti fogadóban Budán a pécsi; az »arany perecznél« a székesfejérvári; az »arany csillagnál« az eszéki; a »posta sípnál« az esztergomi; a »három kapásnál« a tatai; a »vörös ökörnél« pedig Pesten a kassai; a »tigrisnél« Pesten a váci utazó kocsi található, és a bajai a »két kecskénél« a Soroksári-utcában. Aradra és Temesvárra menő alkalmatosságok vannak Pesten a »két pisztolynál«.

Más alkalmatosságok, melyek többnyire fedeles szekerek, találatnak még Szegedre Pesten a Soroksári-utcában a vörös háznál. Bács vármegyébe, Szabadkára, Zomborba sat. a »két kék kecskénél« szintén a Soroksári-utcában. Komáromba, Győrbe, Pozsonyba Budán a »fekete kapunál«.

Aki teherrel szándékozik útra kelni, az a városszéli csárdákban felesszámmal talál fuvarost.

— A kerepesi országút akkoron nem volt kikövezve—emlékezik vissza Podmaniczky — s azon téren végig, melyen most a Képszínház áll, egy ága folyt a Rákos patakknak, melyen keresztül egy primitív híd vala elhelyezve. Az árkon túl kifelé állottak egymás mellett azon elővárosi csárdák, melyekben a

fuvarosok valának elszállásolva, akik portékával érkeztek vagy voltak elindulandók.

— Az Alföldre irányzott személy- és portékafuvarozást a Pest közelében fekvő magyar falvak paraszt gazdái — akkor jobbágyai — bírlalták. E fuvarosok lakta helységek közül a legnevezetesebbek valának: Gödöllő, Kartal, Túra, Boldog. Mind magyar falvak, mert német és tót nem foglalkozott e tájon fuvarozással. Még most is meglátszik lóállományukon s a lovak iránt megmaradt előszeretetükön, hogy valamikor e nemes és hasznos állatok segélyével keresték kenyerüket s gazdagodtak meg részben, mert amily könnyen szerezték, éppen olyan könnyen pazarolták is el a dús szerzeményt.

— A felvidéki fuvart a zólyomi, trencsényi, lipthai, gömöri fuvarosok monopolizálták, nagy szekereik s rendkívül kitarító s a hegymászt megszokott zömök lovaik segélyével. E fuvarosok nyeregből hajtották a négyes fogatot.

— Az Erdély és a kelet felé terjedő fuvarozást végre az oláh fuvarosság végezte; iszonyú magas kerekű, ponyvás, nehézkes járműveik elé 6—8—10, többnyire igen rosszul gondozott ló volt fogva, temérdek kolomppal és csengővel ellátva, nyeregből hajtva, legtöbbször esetben fullajtárral. Ez utóbbiak, ha érkeztek, vagy indultak valamely helyről, éktelen lármát, ordítást vittek véghez, milyenről az embernek a mai viszonyok között alig lehet fogalma. Német fuvarost nálunk ritkán lehet látni, leginkább csak a gyapjútásárok alkalmával Sziléziából valókat.

— E három főosztályba voltak sorolhatók azon fuvarosok mind, kik a Józsefváros akkor kültelki csárdáit ellepték. E csárdák mind a legkülönbözőbb elnevezésekkel, illetve címekkel valának ellátva s belsejükben élénk képét nyújtották a különféle nemzetiségeknek s viseletnek, de gyakran a fajtalanságnak s bűnnek is. Hasonlítottak némileg a tengeri városok dőzsölő matrózok benépesítette lebujaikhoz, melyekben a tengeren hónapok alatt megtakarított szerzemény néhány óra alatt elfecsérelt étik ...

Az oláh fuvarosok irtatlan szekerei Brassó és Pest, illetve Brassó és Bukarest között közlekednek. Árokljai (Szentiváni Mihály) a Nemzeti Társalkodó 1839-es évfolyamában ekképen rajzolja meg őket s a kereskedelmi élénkséget és mozgalmat,

ami nyomukban jár: »Ami a karavánoknál a költőiesen úgynevezett 'puszták hajója', a teve s Dunánkon a büszke gőzösök, éppen az Brassóban azon 10—12 lóerejű roppant fuvarok tömege, melyeken, mint középponti helyről a brassói kézművesek egyfelől Oláh, másfelől Magyarai honba s Ausztriába vándorolnak. Telvék ezekkel mindig a fogadók fészerei, utcák, piacok. Ezen szekerek örökös fel- és lerakódásuk, az áruk körül forgolódnak tarka csoportja, kik közt a tűzről pattant székelty a csendes szásztól, a keleties öltözetű görögtől a beretvált homlokkal könnyen megismerheted; az a sürgölődés, mozgás, futás-lótás, súrlódás, mely itt, mint egy tengerparton a legfestőibb vegyületekben hullámoz; azután az előrelátó száznak, a gyanakodó görögnek azon nyugtalankodó reménye, mellyel gazdag fuvarját szívetől kiszakítva a nyereség szélvész útjába indítja sat., mindez bizonyos élénkséget kölcsönöznek Brassónak, mely más városok dologtalan s emberszóló tatógóival éles ellentétben áll.«

Az oláh furmányosokkal összetalálkozunk még alföldi utazásunk során a hírhedt szolnoki töltés agyig érő sarában, a Pest alatti mocskos csárdák ivójában azonban ők csak a leghangosabbak, de nem a legszámosabbak. Akad itt aszódi, rákoscsabai, kerepesi, bagi, cinkotai, isaszegi fuvaros, amennyi kell s aki nagyobb teherrel akar útrakelni, bő lehetőségek között válogathat. A legtöbb fuvarozó szekeren utazók számára is van néhány hely s az áruját vásárra vagy Pestről haza szállítani szándékozó kereskedő meg kézműves akár három-négy útitársat is vehet maga mellé. A jobban felszerelt effajta szekéren — amely inkább már személyszállító jármű — öt ülőhely van: kettő elül, kettő hátul, egy pedig a kocsis mellett. Az egykori tudósítás szerint az elsőben úgy érzi magát az utas, mint a mesékben azon ember, ki hogy ébren maradjon, magát tövissel rakatá körül. A hátsó ülések alvóhelyül szolgálnak s hogy áldásaikban valamennyi utas részesülhessen, az ülést minden állomáson cserélik.

Így folyik az utazás nagy kényelmesen csárdától csárdáig. A fuvaros ugyanis nemcsak a »végállomáson« üti el iszogatóssal az időt, de az útbaeső csárdáknál kínálgató alkalmat sem mulasztja el s végül is valóságos delírium közepette, félig ébren,

félig mámorba süllyedve irányítja lovát, meg a szekeret. Az Életképek Tüske álnév alatt rejtőző levélírója imígyen ecseteli utazását egy halálosan szomjas szekeres vezérlete alatt: — »Kocsisom rákos-csabai volt. Kiérvén a Kerepesi-útra, megállott, mert — úgymond — itt bor árával tartozik. Mi volt természetesebb, mint adósságát kifizetnem? De ő nemcsak a bor árával tartozott, hanem szükségesnek tartá a kerepesi út porát torkában ismét egy új itcével leönteni. Alig haladánk néhány lépést, ismét betért, mert ott — mint állítá — igen jó sört mérnek. Egészen félórát hiába várom és még tán most is várnám, ha utána bemenvén, ki nem nógatom. Most azonban ismét azt hittem, hogy jó kedve lévén, meglehetősen fogunk haladni. Hajtott is ő, midőn az álom mámoros fejét felemelni engedé, de ez nem igen gyakran történt, ha történt, nem volt köszönet benne. Mert tudván azt, hogy ismét elalszik, félórára előre lecsépelé három gebéje hátán a tartozandóságát . . . Mihelyst a verést neki megtiltám, nemsokára a kocsiba hanyatlott emberem, elejtve ostorát és gyeplőjét. Föl akarám verni álmából, de nem boldogulhattam, mert ő csak egyre versenyt hortyogott kenetlen kereke fülhasító csikorgásával. De alig értünk a pesti tégláégetőkig, midőn álmában is hadonászó és »mégést meg szellőt« kiáltozó emberem felébredvén, ismét és újólág biztosítani akará magát a szárazság ellen.« 1846-ban vagyunk.

3.

Mialatt az ország főútjain olyan »modern« úti eszközök futnak, mint a gyorsszekér, a Tiszántúl—a Nagy-Kunságban, a Sárreten, Békésben, Biharban és egyebütt — még egészen ősi módon közlekednek. A Tiszától a bihari lankákig egyetlen végtelen vizes rétság az egész ország rész, amelyből kisebb-nagyobb szigetekként emelkednek ki a községek. A lakott helyek között kerekes járművel közlekedni az év nagyobb részében teljességgel lehetetlen, nem mintha nem volna szárazföldi út ebben a lápi világban, de istenkísértés használni őket. Nem földből, hanem a lúp elkorhad, szétrohad növényzetének maradványaiból,

sásgyökéréből, nádcsőrmőből, zombékból, kotúból és kolkányból hordták össze a vízi birodalom útjait, melyek aztán esők évadjai) úgy feláznak, hogy elmerül bennük ló is, szekér is, ember is. Ha pedig megfagy ez a szekerektől felszaggatott út, olyan rögs lesz, hogy szétrázza a szerencsétlen utas agyvelejét, nyáron viszont annyira porrá szikkad, hogy egy nagyobb szélvihar valósággal elhordja. Ilyenkor könnyen meg is gyulladhat egy elhajított égő taplótól. Szűcs Sándor említi, hogy a bajom-sárrétudvari út teljesen elégett ily módon a múlt század derekán. Aki aztán az ilyen alattomosan kojtoló úti a ráhajtott, beleszadt a parázsló kotúba és mindenestül ottveszett.

A Nagy-Kunságon át a Sárrét peremén kigyózik végig a forgalmas pest—szolnok—debreceni töltés, amely Karcagon, Nádudvaron és Szoboszlón át halad a cívis város felé, óvatosan kerülgetve a mocsarakat. Ennek az útnak Karcagtól Pest felé egyenes folytatása a *Kara János gátja* lenne, amely a Karcag és Kisújszállás között elterpeszkedő Kara János mocsárt szeli át. A kocsiposta azonban nem merészkedik rá erre a süppedékes, ingoványos sártöltésre, hanem jókora félkört íi le s alapos kerülőt téve, Karcagtól Törökbor, Kolbász, Bánhalma és Fegyvernek érintésével Törökszentmiklósnál veszi fel az egyenes irányt Szolnok, illetve Pest felé. Amikor olyan az idő, hogy a mocsarak nagyobb kiterjedést vesznek fel s amikor tehát ez az útvonal is járhatatlanná válik, akkor a félkör még nagyobb lesz s Törökszentmiklóstól Debrecen felé így alakul: Fegyvernek, Bánhalma, Kunmadaras, Nagyiván, Zám, nagyhortobágyi csárda, kádarcsi csárda, Debrecen. Van azonban úgy is, hogy az egész Nagykunság víz alá kerül. Ez esetben csak a felső pesti utak valamelyike használható. Vagy a Pest—Hatvan—Gyöngyös—Kál—Poroszló—Tiszafüred—Medgyes csárda—nagyhortobágyi csárda—kádarcsi csárda—Debrecen, vagy a még feljebb vezető negyedik útvonal: Pest—Kál—Mezőkövesd—Aroktő—Tiszacsege—kishortobágyi csárda—B.-Uj város—Lótókép csárda—Debrecen. Persze az is előfordul, hogy mind a négy útvonal járhatatlan, ez esetben legfeljebb csak Tokaj felől lehet megközelelni Debrecent.

Visszatérve a Nagy-Kunság hírhedt útjára, a Karcag és Kisújszállás közt kanyargó Kara János gátjára, ez olyan bor-

zalmas útvonal, hogy kerekcses járművel nem lehet ráhajtani, csak a nyári hónapokban. Aki máskor kísérli meg, úgy jár, mint az egykorú vers szerzője:

Négy fül látszik, az két lovunk,
Tollas süveg, az kocsisunk.
Emez káromkodva mondja:
Ez a Kara János gátja.
Ennyit hallunk, semmi többet,
A sár ellepi fülünket.

A vidékkel ismerős ember nem is vág neki ennek az irgalmatlan sártöltésnek, hanem a Karcag utáni Pingyó csárdánál leszáll a tengelyről, hajóra telepszik és úgy evez Kisújszállás felé — ekkép jegyzi föl Szűcs Sándor, aki szerint a többi sárrétmenti út sem különb. A bajomiak például, ha Váradra igyekeznek, hat-nyolc lóval vontatják szekerüket Bakonszegig, ha meg Debrecenbe tartanak, akkor Földesig s visszatérésükkor ugyancsak ideig kell elibük küldeni az »erősítést«.

A szárazföldi közlekedés ilyen körülményes volta arra kényszeríti a kunsági, meg a sárréti embert, hogy hajót használjon. Olyan községek és városok népe jár csolnakon, — ahogy ők mondják, hajón — amelyeknek határában manapság nyoma sincs semmiféle víznek s 60—80 kilométernyire fekszenek a legközelebbi folyótól. Győrffy István apjától hallja, hogy Karcagról Füzesgyarmatra hajón járt s gyermekkorában még maga is lát hajót Karcag több városszéli udvarán. A karcagiak meg a nádudvariak rendszeresen használják a hajót, ha a vizek járásakor Püspökladányba kell menniök s Békés déli részén Csaba, Gyula és Békés között ugyancsak egyedül csolnakon lehet közlekedni a tengernyi sáros rétságban.

Milyenek voltak ezek a szekérnél is gyakrabban használt vízi alkalmatosságok? Szűcs úgy mondja, hogy tölgyfából kivájt, kiégetett, 4—5 méter hosszú s 80—90 cm széles, súlyos alkotmány a hajó. Győrffy szerint pedig afféle lélekvesztő, »de ha a rétes emberek kezükbe vették a csákyát, az ereken, fokokon, tisztákon, rónákon, hajócsapásokon hirtelen átlökték a hajót oda, ahová kellett. Még akkor sem akadt fel a magyar

ember, — folytatja — ha az árvíz apadni kezdett s a hajó megfeneklett. Egyszerűen lovat fogott eléje s azzal húzatta. Sőt olyan járművet is talált fel, amilyen a Sárréten kívül tán az egész világon nem volt: *sárhajót*, amit a sár fölött ló húzott.«

Mivel a kunsági városok egymással és a Sárrét túlsó oldalán fekvő községekkel leginkább hajón érintkeztek, egész szép forgalom bonyolódik le a lápok, mocsarak, rétek rónáin: a csónakokkal járható vízfolyásokon. Valóságos állandó jellegű víziutak alakulnak ki, amelyeket a térképek is jeleznek. A különböző hajócsapások a végtelen rétségekbe veszve kanyargó Berettyóból ágaznak ki, amely a központi víziút s a bihari oldalról Túrkevényt át Mezőtúrra visz. A főbb kiágazások Szerep és Bajom, illetve Füzesgyarmat és Szeghalom felé vezetnek belőle, de például Bajomról Gyarmatra közvetlen víziút is van. A Sárrétet környező mezővárosok és falvak népe rendszeresen használja ezeket a vízi utakat. Hajón járnak a határba, meg a közeli falvakba, de ha a szomszédos helységen túl hosszabb útra indulnak, akkor már vezetőt kell fogdaniok, aki ismeri a rétet, mint a tenyerét s a kevésbé jártas embert is épségben átvezeti rajta. Valóságos foglalkozási *Ággá* fejlődik hát a »vízifuvarozás«, amit a rétes emberek bonyolítanak le. ők állandóan a réten élnek, legrejtettebb zugait is ismerik s tudják, melyik hajócsapáson hová lehet eljutni, emellett mesterien kezelik az evezőt, rudat és a csákyát s a víz mélysége szerint egyik vagy másik eszközzel viszik előre a hajót.

Az ecsedi láp hajócsapásain ugyancsak bonyolódik le személyforgalom. A láp észak felén elterülő Mátészalka és Kocsord községekből a déli oldalon lévő Majtényba vagy Kaplonyba rendszerint hajón jár a nép. Az ecsedi láp fő víziútja a Kraszna, amelynek folyása azonban éppúgy belevész a lápba, mint a Berettyó vize a Sárrétjébe, úgyhogy ezen is csak pákászember igazodik el. Annak, aki Kocsordtól Majtényig teljes hosszában át akar kelni a lápon, feltétlenül igénybe kell vennie a vízifuvarost, különben nem kerül ki élve a végeláthatatlan nád- és égerfarenget égből.

Gyalogszerrel sem igen lehet vezető nélkül közlekedni a rétségeken át. Aki zombékról-zombékra lépegetve akar áthaladni a lápon, csak a rétes ember szakavatott irányítása

mellett teheti, akkor is állandó életveszedelemben forog. Birtalan Szilágyi János bajomi tiszteletes 1811 teléről feljegyzí kézíratos könyvében, mikép halad át a réten Bajomtól Gyarmatra. »Mefogadtunk egy rétes vagy amint szokták nevezni az ollyast, pákász embert vezérül, — írja — másnap reggel el is indultunk és estvére érénk Gyarmatra. Ezen ugyan csodálkozhatna valaki, hogy egy nap, bár téli időben, minden tévelygés, tsavargás nélkül egyenesen tsak egy mér földet tudánk haladni. A következő dolgok világosítják az egész utazást: Eleinte bátran lépegettünk egyik sombok hátáról a másíkra, mert a közei közt lévő víz befagyott, de amikor a mélyebbére jutotunk, minden lépésünket figyelmessé tette annak látása, hogy a kemény téli időben is híg vizek vannak a sombok közei között, még annyival rémítőbb lett egyik sombokról a másíkra való lépésünk, mikor nádszálakkal kezdénk méregetni a híg víz mélységét. Itt egy ölnyi, majd mélyebb, sőt még a fenekét sem éri nádszálunk! Borzadással egész vízi pokolnak képzelte velünk azon helyet, hol csak a csíkok laknak a nékiek rendeltetett országokban!«

Egy ilyen téli út alkalmával nemcsak a láp feneketlen mélységei rémisztik az útonjárót, hanem egyéb félelmetes dolgok, például a nádi farkascsorták is. A csikasok igen otthonosan mozognak a Tiszántúl vízzel borított terein s ha egy 8—10 tagú csordával találkozik szembe a jámbor utazó, könnyen a rövidebbet húzhatja. Békésben, ha hidegebb tél van, annyi a farkas, hogy a lakosok százanként fegyverre kelnek, mintha ellenség közelednék, hogy falvaiktól, istállóiktól elűzzék az alattomos támadókat. A Nagykuságban, a Sárréten, de az egész vizes országrészben hasonló a helyzet: a rétek telve vannak nádi farkassal, amelyet télidőben nagy bátorsággal tölt meg az éhség. Az útrairdulónak tehát a farkasveszéllyel is számolnia kell s ehhez ajánlatos igazítania előkészületeit. Lőfegyver híján vasvillát vagy fokost feltétlenül vinnie kell magával s egy félszekéredéknyi szalma is jó szolgálatokat tehet. Ha ugyanis már sem a vasvilla, sem a lovak nyakán lógó éles hangú csengők, de még a szekérkötő lánc eszeveszett csörgetése sem ijeszti el a topor tyánférgeket, amelyek a szekér előtt táncolva igyekeznek megállásra bírni a lovakat, nincs más hátra: nagy tüzet kell gyúj-

tani. Ilyenkor a kocsis leveszi a lovakról az istrángot, mire azok rögvest fart löknek a dúvadaknak s patáikkal igyekeznek ülfő távolságban tartani őket, a kocsi utasai pedig gyorsan lehányják a szalmát a hátsó kerék mellé s tüzelnek, amíg segítség nem érkezik. A csikasok mingyárt hátrább vonulnak s a tűz fénykörén túl dühtől égő zöld szemekkel figyelik a lángot élesztő embereket. Ha senki nem jár az országúton s a szalma elfogy, mielőtt segítség érkezne, a csizmaszárnál egyéb nem igen marad az utasokból.

Télen még úgy ahogy megbirkózik a »korszerűen« felkészült utas a faggal, hóval, meg a toportyánféreggel, de az őszi és tavaszi sár menthetetlenül legyőzi a kerekcses járművet. Esők évadján nemcsak a Tiszántúl mélyebb részein, a Nagykunszágon és a Sárrettjén, de az egész Alföldön félelmetes dolog az utazás. A Pest és Cegléd, feljebb pedig a Pest és Füzesabony közti szakasz még úgy járható, de Szolnok előtt és Füzesabonynál elkezdődnek a rémségek. Az utas elvész egy végeleáthatatlan tengerben, a lovak hasig gázolnak a ragacsos habarcsban, pattanásig feszül az istráng, a kocsis éktelen káromkodás közepette csépele a szerencsétlen jószágokat s ha jól megy, harminc kilométert csúszik is egy nap alatt a szekér a sáron. A Tiszától Nagykárolyig, Váradig vagy Aradig négy-öt nap tart az út s a legtöbb időt a kerekek félóránkénti tisztogatása emészti fel, mely munkában az utasok éppoly buzgalommal vesznek részt, mint a fuvaros s minél szaporábban vakarják a sarat az ecélra rendelkezésre álló ásókkal és botokkal, annál gyorsabban nyílik lehetőség a továbbhaladásra. Aki tavasszal vagy ősszel keresztülutazik az Alföldön, az megszerzi a jogcímet arra, hogy mindenre elszánt, kemény fickónak tartsák s a hatalmas teljesítményhez illő tisztelet övezze személyét.

A korabeli útleírások azonnal bőbeszédűvé válnak, mihelyst az utas átlépi a Tiszát. Egyszeribe csőstől van élmény, feljegyzésre méltó esemény, még pedig olyanok, hogy nem ritka köztük az örök életre szóló sem. Barabás Miklós hazai utazásai közül két alföldi útját tartja arra érdemesnek, hogy naplójában részletekbe menő aprólékossággal leírja. A harmincas években Kolozsvárról Pestre jön fel kocsin, enyhe téli időben. Az Alföld akkor is »egy nagy tenger«, az utaknak gyakorta nyoma vész

s van úgy, hogy fél napon át arra hajtanak, amerre fűszálakat látni kiállni a vízből. Ott legalább nem fenyegeti őket a nyakig merülés veszélye.

Kolozsvárról Pestig tíz napig jönnek, de a java gyötrelmek csak útjuk vége felé, Szolnok tájékán szakadnak rájuk. Szolnokot egyébként minden múlt századbéli utazó megemlegeti s ugyancsak keserű szavakkal emlékeznek vendégmarasztaló, kegyetlen töltéséről, a végtelen árterről, amelyen hol a víz alatt, hol némileg a pocsolyás táj fölé emelkedve kanyarog a török-szentmiklós—kardszag—debreceni országút, az Alföld legfélelmetesebb közlekedési vonala. Barabásék is, ahogy áthaladnak a szolnoki hídon, már látják a város szélét a fogadóval, mégis majd kidőlnek a lovak, amíg odáig érnek. »Hasig erő volt a pocsolya és a színén vékony jégréteg, amikor a ló lábát rátette, nem szakadt be, de amikor a súlyával ráereszkedett, egyszerre beszakadt s a jégdarabok úgy összevagdalták a lábát, hogy a szegény pára reszketett, mint a nyárfalevél. Valahogy mégis csak beértünk és átüzentünk a vármegyházához előfogatórt. Hallottuk, mikor a hajdú kérdi a másikat: 'ma akarnak elmenni azok az urak?' — 'Ma', mondja ez. — 'No innen a Szentháromság se viszi ki őket.'

A hajdú a fagyos sár ellenére is megrendelte az előfogatot, hisz megkapta érte a kellő baksist, de a szegény lovas gazda — fél egykor délben — odajött ló nélkül, messziről levette a kalapját és rimázkodni kezdett: 'Kérem a nagyságos urakat, könyörüljenek rajtam, mert napvilággal nem érünk ki a helységből. Majd ha fagy kicsit az éjjel, hát reggel a kertek alatt valahogy kivergődünk'. És úgy is lőn. Megháltunk Szolnokon és reggel csakugyan a kertek közt vitt ki a városból, olyan utakon, melyeket az ökrök egy nagy arasznyinál mélyebben meglyukgattak és azután úgy megfagyott. Némán ültünk, mert beszélgetve az ember elharapta volna a nyelvét. Aki ilyen úton nem járt, annak halvány fogalma se lehet róla.«

Mi is legfeljebb abból az egyetlen tényből alkothatunk némi fogalmat a szolnoki utak akkori állapotáról, hogy fel nem fagyottan az egész délután nem látszik elegendőnek a városon való áthaladásra. Az előfogatos szolnoki lovasgazda siránkozásának őszinteségében szintén alig lehet kételkedni, hiszen

ezidőben az előfogatot már elég tisztességesen meg kell fizetni, úgyhogy a lótarló parasztok télidőben, amikor hétszámra szabad a lovuk, valósággal versenyeznek a forspontos utasért. Visszafelé útjában Barabásnak is szinte könyörög a paraszt, hogy ő vihesse tovább. »Már a falujától fél órányira élénk vágatott a jobb lovakkal bíró paraszt és messziről kiáltotta: 'Kérem forsponttal utaznak-e a nagyságos urak? Kérem ne tessék a bíróval mást állíttatni, nekem olyan lovaim vannak, hogy csak úgy repítem velük a kocsit'. Még biztosítékul egy ezüst forint húszas foglalót is adott, s azzal előre vágatott a faluba. Ha a bíró ellenkezett, hogy nincs rajta a sor, a bírónak is egy ezüst forint húszast ajándékozott, csakhogy vihessen bennünket.« Szolnoki atyánkfia se zúgolódna az útnakindulás ellen, hajadonfővel, nagy alázatosan, ha nem félténé életét a sárba-veszéstől.

Pesttől haza, Kolozsvárra előfogattal megy vissza Barabás, mert a kétülékes postakocsira nem fér el. Szolnokig nincs is semmi baj, vidáman viszi két barátjával egyetemben az előfogat, Szolnok előtt azonban úgy elakad könnyű kocsijuk, hogy az öt jó ló se bír vele. »A négy kerék olyan volt, mint négy faragatlan malomkő, a küllők az iszonyú sártömegtől ki sem látszóttak s úgy a kocsi oldalához tapadtak, hogy egyetlen kerék sem foroghatott. Olyan szijas sár volt, hogy mindjárt pipát lehetett volna gyúrni belőle. A botokkal is alig bírtuk lepiszkálni a kerekekről. Végre azután mégis csak bejutottunk a vendéglőbe, ahonnan éppen akkor indult kifelé egy ismeretlen uraság, aki megkérdezte, hogy Török-Szent-Miklósna megyünk-e? Arra rémítő rossz az út és még irigyelte a mi friss lovainkat, amikkel csakhamar utólérjük majd őt.«

Hogy gyorsabban haladjanak, Szolnoktól az országút elkerülésével, a réteken át mennek tovább Barabásig, akik egyáltalán nem szerelmeseek az országútba s ha a töltés mellett jobb terep kínálkozik, legott faképnél hagyják az utat. Az öt friss ló most is sebes ügetéssel halad velük a réten, ahová a hídon túl a töltésről letérnek s még fenn van a nap, amikor behajtanak Törökszentmiklóásra. Az ismeretlen uraságnak még másnap reggel sincs híre-nyoma sem. A forspont viszont útjuk további során is jó iramban viszi őket: a postakocsi ugyanaznap reggel 7

órákor indul el Pestről, amikor ők délelőtt 10-kor, mégis teljes 26 órával később vánszorog be elgyötört utasaival Kolozsvárra.

A posta ezt a sárból hányt országutat használja s Török-szentmiklós, Karcag, Nádudvar és Szoboszló érintésével halad Debrecennek, a gyorskocsi azonban Szolnoknak még a tájékát is messze elkerüli. Fürednél keresztezi a Tiszát, hogy ameddig lehet — legalább Pest és Gyöngyös között — az Alföld peremvidékének néhol kevésbé süppedékes útjait használja. Ezen a vonalon utazik Petőfi 1847 tavaszán Debrecen és Nagykárolyon át Erdődre. Visszafelé Szalontán és Mezőtúron keresztül jön, de mindkét irányban hamisítatlan alföldi utazásban van része, bizonyítékaul annak, hogy legfeljebb árnyalati különbségek lehetnek a szolnok—debreceni és a füred—debreceni út között, az utóbbi javára.

Május 13-án kora reggel indul el Petőfi Pestről gyorszekéren. Útitársai: »egy borkereskedő zsidó, egy erdélyi szász kalmár, egy lengyel katonatiszt és egy tót születésű pápista pap, csinos, fiatal hűgával«. Még csendes a város, amikor átrobognak az Uri- és Hatvani-utcán, meg a Kerepesi-úton s fél óra múlva már Rákoson járnak, mingyárt utána pedig Czinkotát érik, ahol — míg új lovakat fognak a gyorszekér elé — megreggeliznek az utasok. Gyöngyösön és Kápolnán vezet tovább az útjuk s késő este érnek Abonyba, ahol megéjszakáznak. Napkeltekor már Poroszlón vannak s itt kezdődik az út »alföldibb« (szakasza. Poroszlót ugyanis különösen kedveli a Tisza, gyakran kilátogat hozzá, nem resteli a nagy utat, — írja Petőfi úti leveleiben — majd így folytatja: »Most is ott tisztelkedik. A fogadótól jobbra-balra tengert látunk, melyben nyakig úsznak a fák, mint valami szerencsétlen hajótörést szenvedők. A víz közepén nyúlik végig, mint valami nadrágon a zsinór, az a nevezetes töltés, melynek oly sok ló köszönheti már, hogy e siralom völgyéből Ábrahám kebelére jutott. Hosszasága egész félórányi ugyan, de jó időben négylovas kocsi — nyolc ökör segítségével — egy nap alatt is megjárja. Száraz időben az a szép tulajdonsága van, hogy oda varázsolja az Alföldre a Kárpátok táját, olyan hegyek és völgyek keletkeznek rajta. E tekintetből jónak láttam leszállni a gyorszekérről s gyalog zarándokolni át a töltésen, hogy feldőlés ellen biztosítsam magamat, mert én fejemmel szerzem ugyan

kenyeremet, de azért nyakam sem imádom kevésbé, mint feje-
met. A gyorszekérnél egy óranegyeddel hamarabb értem a
Tisza hídjához.«

Ügylátszik, ez itt a kényszerű szokás: gyalog lábolni át
Poroszló és Füred között. Az Athenaeum »honi utazója« nyolc
esztendővel előbb pontosan ugyanúgy teszi meg ezt az útszakaszt,
mint Petőfi, az apostolok lován, de ő egyesíti a kellemetlent a
hasznossal s ha már annyi a víz, megfürdik a Tisza kiöntésében.
^Poroszlóra érkezvén, a gyorskocsi igazán fennakadt, — jegyzi
fel — mert a Tisza kiöntvén, az út egészen Tiszafüredig járha-
tatlan volt. Kalauzunk dereglye után járt s gyorskocsinkat a
vízen Tiszafüredig szállítandót, ebbe belehelyezték. Utunk gyö-
nyörű volt, én svéd társammal a Tisza meleg vizébe ugorva
kísértük egy darabig hajónkat. Két óra alatt Tiszafüredhez közel,
egy vendégfogadónál állt meg dereglyénk.«

Nyolc esztendő alatt mégis történik annyi változás, hogy
fél nappal megrövidül a gyorskocsi útja. Petőfi a második nap
este már Debrecenben van, míg Nagy Titusz, az Athenaeum
levélírója csak harmadnap délre éri el a nagy alföldi hajdúfészkét.
»Honi utazónk« kétszer hál meg az úton: Gyöngyösön és a
hortobágyi csárdában, Petőfi csak egyszer, az abonyi fogadóban,
egy szobába zárva a szász kalmárral és a lengyel katonával.
Debrecenben ez alkalommal nem időzik a költő, 15-én tovább
indul és reggeltől estig tartó »irtóztató unalmas« úttal Nagy-
Károlyba érkezik, majd siet tovább Erdődre, hol kedvese
lakik.. .

Visszafelé jövet még alaposabban kiveszi a részét Petőfi az
alföldi utazás gyönyöreiből. Ezúttal a Szalonta—Mezőtúr—
Szolnok—Abony—Pilis—Üllő útvonalat használja s felázott
utakon négy nap alatt szekerezik rajta végig. »Nem elég, hogy
az Alföldön utaztam, — írja ugyancsak úti levelében — az is
hozzá járult, hogy 10, mondd: tíz napi esőzés előzte meg utamat
s még azonfelül az útban is vert az eső két napig. Most már csak
képzelheted, milyen mulatságos volt, vagy dehogy képzelheted,
dehogy; ha megszakadsz sem képzelheted. Sátor volt ugyan sze-
keremen, hanem azért annyi sár ragadt a kerekekre, hogy a szó
legszentebb értelmében minden száz lépésen meg kellett állnunk
s levasvillázni a küllőkről a gáncsokodó fekete írós- vajat...«

Ekkor születik meg a vers, amely Mezőtúron »Utazás az Alföldön« címet kapja:

Pompás kis utazás, valóban!
 Alig van egy arasznyira
 Fölöttem a felhő, oly terhes.
 Szakad nyakamba zápora.
 Bundám dohányzacskómra adtam,
 Hogy az maradjon szárazon.
 Csuron víz vagyok. Még megérem,
 Hogy végre hallá változom.

Minő az út! . . . De vájjon út «?
 Vagy fekete kovász talán?
 Mely ha kisül, leszen belőle
 Kenyér az ördög asztalán.
 Ne dögönyözze kend csikóit,
 Ne dögönyözze kend kocsis,
 Fölérünk Pestre, ott leszünk tán
 Már az ítéletnapon is.

»Négynapos utam az Alföldön úgy meghányt, mintha világot utaztam volna körül« — idézhetjük levelét, amit már Pástról kelteaz, a vers prózai kiegészítéseként.

Az utak az ország más részeiben sem sokkal különbek. A19. század első felének magyar országútjai még mindig ősi állapotokat őrzik s 1850-ig az állami gondozás alig 2300 kilométernyi postautat tart járható állapotban, huszonhat vármegyében pedig egyáltalán nincs karbantartott közút. Széchenyi a »Hitel«-ben így jellemzi a magyar »útsínalást«: »Ásna egymástól 5—6 ölnyire két árkot, a földet középre mennél magasabban hánnyák, vélvén, hogy két oldalról annál könnyebben lefoly a víz. Ha kőből lenne az út, ez meg is történnék, de a földút szivacshoz hasonlítható, mely elnyeli a vizet s mikor már eleget

szívott magába ahhoz, hogy az egész híg lötytyé váljék s a kocsik egész bizonyossággal bele ragadjanak a kátyúba, nincs más hátra, mint a sarat újból meghordani agyaggal és kavicssal. Ilyenformán idő forgásával és veritékes munkával oly magasra növekszik az út, hogy életveszély nélkül alig járhatni rajta, mert zökkenőnél, ha dől, olyat dől a kocsi, hogy örüljön az utas, ha néhány oldalbordájával megválthatja a nyakát.«

Nem is igen lehet a magyarországi »csinált utat« másról felismerni, mint a két oldalán ásító feneketlen árkokról, ahonnan az »építőanyagot« kihányták. Hídnak, áteresznek nyoma sincs, a patakok, vízfolyások egyszerűen keresztülfutnak az úton, amit legfőljebb teknőszerűen kimélyítenek az átfolyás helyén, hogy mégis ne meredekfalú legyen a vízvágta árok, amivel a járműnek meg kell birkóznia. Ha rosszrafordul az idő, valamennyi út járhatatlanná válik, vagy iszonyatos lassú kecmegés lesz az utazásból. Szabolcsy Antal közli egykorú feljegyzések alapján, hogy nagyobb esők után Hatvan és Csány között három napi járás az út, pedig mindössze 15 kilométerre van egymástól a két község. Szíhalmon sokszor egy hétig kell időzni a járhatatlan út miatt, innen Kövesdíg minden mérföldnyi út egy napig tart s az Ernődön túl lévő árkokat másfél napig kell kerülgetni. És így tart ez egészen az északkeleti határokig. Lóval ilyenkor nem sokra megy az utas, ökor kell, abból is 8—10—12, vagy bivaly, mint Beregben vagy Erdélyben, ahol a feneketlen sarak idején bivalyokkal vontatott bárkákon bonyolódik le a közlekedés.

Száraz időben se sokkal örömteljesebb a magyar utak használása. Télen a megfagyott kerékvágások, nyáron a sziklakemény szikkadt ló-, marha- és szekéryomok olyan gödrössé, kátyusá teszik az utat, hogy az irtózatossá döccenések majd kivetik a szerencsétlen utast a kocsiból. »Nincs borzasztóbb út a világon, — írja Nagy Ignác a Szúnyogokban — mint midőn sárban nagy juhnyáját többször hajtanak el ugyanazon az úton s aztán valami jóféle szél ezen utat felszárítja, ekkor az egész út ezer meg ezer kemény barázdát képez, miken oly rázva halad a kocsi, hogy nyelvét veszélyezteti az ember, ha ilyenkor szólni merészel.« Különösen az előkelő bécsi üvegeshintő megy tönkre az ilyen jó száraz úton, az »aklimatizálódott« magyar löcsös-

szekér jobban elbír vele, bár legjobb ilyenkor kihajtani az útról a gyepre s a réten át haladni, ameddig lehet. Van aztán olyan út is, amelynek agyagos talajú szakasza csak száraz időben, homokos része meg csak esős időben járható — hogy egyformán kedves lehessen mind a nyári hőségben, mind pedig a vigasztalan őszi esőzések idején szekerező boldogtalanokhoz. Magukon a városokon is kínszenvedés az áthaladás. Főleg az alföldi mezővárosokból jut ki nehezen az utas, ha vigyázatlanul behajt sárból való, állatoktól szagगतott utcáikba. Debrecen városszéle, a Nagytemplom és a kollégium előtti hatalmas térség egyetlen nagy mocsár, amelyen egy 650 méter hosszú, 6—7 méter széles palló, az úgynevezett »nagy híd« vezet át. Csak így lehet közlekedni járművekkel a Nagytemplom és a megyeháza között. Olyan »híd« ez az 1826-ig fennálló óriási gerendaalkotmány, amely a feneketlen sárfolyó hosszában vonul végig. Aki a palló mellé hajtat, nehezen kerül ki a süppedő »úttestből«. A szegedi és kecskeméti utcák se sokkal járhatóbbak úgyhogy a városi forgalom is jórészt lovon bonyolódik le s csak jobb időben lehet végigkocsikázni a városon.



Utcai kép a szegedi Templom-téren 1820-ban (Egykorú rézmetszetről)

Az országút még a főváros közelében sem j obb, mint másutt, sőt bent Pest-Buda utcáin sem. Az Életképek 1846. évi folyamának 4. számában a *Mi Újság Budán* című rovatban egy táblabíró, aki holmi ügyes-bajos peres dolgokban Pestre jön, így írja le megérkezését: »A gödöllői gyorskocsisom a városba vezető Kerepesi-út borzasztó kátyúiban utazó kocsimat felfordítván és azt diribdarabra zútván, gyalog indultam befelé, midőn előttem mintegy tíz lépéssel egy elegáns négylovas hintót, rendkívül terhének miatta felakadva láttam, volt ostorcsattogás, ütleg, nógatás, káromkodás amennyi csak kellett, de a lovak csak nem mozoghattak, végre a hintó tulajdonosa is leszállván kocsijáról, mellém csatlakozva, együtt lépdeltünk be a városba.«

Vahot viszont Pestről való kimenetelét eseteli meglehetősen hasonló formában, amikor 1842 május elsején Biasini gyorskocsiján Kolozsvárra indul s a város szélső házsránál már jelentkeznek az első megpróbáltatások: »A lankasztó forróságban — írja — midőn a megszáradt homok térdig érő torlászokká halmozódik össze, alig botorkálhat itt az izzadságtól tajtékozó, csepegő s egészen megfáradt barom; de azért nem sokkal lelkesebb kormányzója, dühösen káromolva mindent, még azt is, ki az ily utat megcsinálta, zsarnoki ostorával kegyetlenül nógatja előre a megfeszített erővel iparkodó lovakat. És ha ezek a nagy teherrel elakadnak, akkor kezdődik csak a rémítő haddelhadd! A kocsis, mintha végveszély környékeznék, rémes hangokat nyög ki s az ártatlan párákat addig üti, veri, rugdalja, míg nem a nagy terhet nagynehezen kimozdítják fennakadt állapotából.«

Pesttől Kecskemétig csak iránytűvel lehet biztonságosan utazni, annyira nincs nyoma az útnak az egyhangú, fátlan síkságon, ahol a töltésnek az árkait betemeti a Rákos futóhomokja, mérföldmutatóról pedig még csak álmodnak a merészebb képzeletű utasemberek. Szokoly Viktor a Pesti furcsaságokban még 1860-ban is így látja »Pest Pilis és Zsolt egyesült megyék« útjait; s egy ötlovas szekérnek Kecskemét irányából Pest felé tartó éjszakai vergődését ekképpen érzékelteti:»... csak a kocsis megújuló káromkodását, a bennülő utas biztatgatásait, az ostornyél gyakori püfölését, a szegény gebék lubickolását hall-

hatjuk, midőn azok a térdig érő pocsolyákban hol be-, hol kifelé gázolnak.

— Álljunk csak meg, Pál gazda — hallatszott végre a szerben ülő utas szava.

— Hát uram, úgy sem mehetünk tovább.

— Elakadtunk?

— El biz mi, mint a legátus a miatyánkban.

— Úgy hát szálljunk le szaporán s toljuk kifelé a szekeret.

— Nem elég az uram!

— A ménykőbe!

— Az utat is eltévesztettük!

— Nem tesz semmit, csak fedél alá jussunk valahol.

— Ha víz alá nem jutunk.

— Mít beszél kend? — szól az utas türelmetlenül.

— Kicsaptunk a mezőre s tartok tőle, ha hogy ebben az átkozott sötétségben nem hajtok valami posványba, úgy bizonyára valamelyik árokban, gödörben szegiük a nyakunkat.«

Ha közvetlenül Pest alatt, a Hétablakos csárda tájékán ilyenek a viszonyok, milyen lehet mondjuk messzi Biharban? Nehéz azt leírni. Ezt bizonygatja Erdélyi János is úti képeiben, amit a Regélő Pesti Divatlap 1843-as évfolyamában nyomat le: »Hogy azt az utat, amely Sarkadtól Gyuláig visz, leírhatnám, göröngyökből kellene kiraknom a betűket; mély kerékvágásból a sorokat; s filantropi érzetem azt mondja, hogy ily utat, minő ez kivált esős időben lehet, ellenségemnek sem kívánok.« Még ahol építőanyag bőven volna, ott se sokkal járhatóbbak az utak. Petőfitől felföldi utazása során ilyen dicséretet kap Nógrád vármegye: »Fülektől aztán Losoncig semmi nevezetést nem ér az ember, az utat kivéve. Ez az élő embert halálra s a holtat életre rázza. Én meghaltam s föltámadtam rajta valami hatszor.«

Kőben gazdag vidéken is a maguk természetes állapotában vannak az utak, legfeljebb, ha már pincemélységűek rajtuk a kátyúk és gödrök, akkor hánynak a szakadékokba kavicsot, kődarabokat, vagy földdel kevert gallyakat, esetleg gerendákat fektetnek egymás mellé a legkegyetlenebb szakaszokon. A Partium és Erdély útjai legtöbbször ilyenek. Kazinczyt van úgy, hogy csak hat ökör — a hírhedt »szarvasforspont« — tudja elvonszolni egyik falutól a másikig s Erdélyi Leveleiben Bogár-

telkéről keltezve így ír: »Mit állottak ki ma lovaim, mit magam, képzelheted, s én szinte rettegek, annyiszor panaszolni előtted az út alkalmatlan voltát.« Podmaniczky viszont szilágysági útját emlegeti meg. »A Szilágyság agyagos völgyeiben s bukkanóin nem egyszer közel valánk ahhoz, hogy csúfságot éljünk meg« — jegyzi fel naplójában.

A Székelyföldön igen gyakran a patakmeder az út, telve óriási, simáragyalult kövekkel, a ló meg a szekér nagy öröme. »Ezt az utat csak a székely ló és a székely szekér bírja el — állapítja meg Réthy Lajos a Magyarország Képekben második évfolyamának lapjain. — A ló hozzá van szokva, a szekér hozzá van készítve: széles, hogy fel ne düljön, izmos, hogy el ne törjék, vas rajta a legszükségesebb részeken kívül, épen nincs. A vas törnék, a fa enged, kopik és tart. Az ilyent hívják fakószekérnek.

Fakó szekér, kender hám;
Mind a kettő rossz szerszám.

Másutt valóban rossz volna, hanem itt jó, csakis az jó. A szekérben ha eltörik valami, ott a balta, mindjárt mást farag a székely, mert fát bőven adott az Isten minden lépésre. Megtörténik, hogy mikor hazaér egy havasi útból, fele ha megvan szerén, amellyel indult. A hámmal is úgy van; kötöt hord magával s ha szakad valahol, egy perc alatt kitoldja. Ezért jó itt a fakó szekér és a kender hám.«

Hogy pedig a dunántúli útról is legyen némi fogalmunk, a Sas 1832-es évfolyamából idézhetjük Horváth Eleket, aki Kaposvárról Pécsre haladtában ezt írja: »olly gázolhatatlan vala az út, hogy a nyomorult lovakat kímélni akarván, kénynt elenítettem utamnak nagy részét gyalog tenni meg«. Alföldön, Felvidéken, Dunántúlon egyformán kiszállítja hát a szekérből az utast az út s hol a tiszai kiöntés, hol a rettentően felvágott töltés, hol meg a kerekek járását akadályozó irtatlan kövek kényszerítik hosszabb-rövidebb gyalogolásra. Csak 1851-től kezdve mutatkozik némi javulás a magyar útviszonyokban. Ebben az évben valamennyi közutat állami kezelésbe vesznek s ha lassan is, de megindul az útépités és a rendszeres karbantartás. De azért például Gyula város útjai még 1858-ban sem egyebek, mint »a róna területű lapályon felhányt egyszerű töl-

tések« — ahogy Mogyoróssy János feljegyzi — s 1867-ben is csak 5700 kilométer az állami és 8000 kilométer a megyei gondozás alatt álló, járható utak hossza.

A folyami átkelések ugyancsak temérdek válogatott gyönyörűséget tartogatnak az utasember számára. Hidak persze nincsenek, ellenben hidasok állnak az utazóközönség rendelkezésére a főbb folyami révhelyeken s egy-két félnapi várakozás után át is szállítják a fogatokat a túlpartra. De micsoda gyötrelmes ezeknek a kompoknak még csak a megközelítésük is. A Tisza partja felé közeledve, a folyótól már kilométerekre víz alatt áll minden, az út egész esztendőben járhatatlan s a füredi révet például Poroszlótól kezdve jobbra csak gyalog lehet megközelíteni, a gyorskocsit, meg van eset, hogy dereglye szállítja át az ártéren a kompig. Ott aztán beállhat a későbben érkezett utas az átkelésre várakozók végtelen sorába s ha késő délután érkezik, könnyen a folyóparton éjszakázhat.

Különösen sok a panasz az igen forgalmas füredi révre, ahol egyetlen komp bonyolítja le az átszállítást s nem ritkán 24 órát is kell várni az átkelésre. Csatáry Ödön az 1846. évi Életképekben kemény szavakkal kel ki a füredi állapotok ellen: Tiszafürednél a Tiszán át jövet azon látmányos kéjteljesben részeltettek, — írja — hogy mivel a Tiszaparton 24 óráig várakozni nem akarék, szekeremet csupa emberbaráti szeretetből időtöltés végett az átkelésre már másfél nap óta várakozó utasok fel akarták borítani, mely felebaráti működésüket egy tucat 'teremtette' elhárítá ugyan, de én azon jámbor hittel ladikáztam át a Tiszán, hogy Amerika lakatlan kietlenéiben is jobb a közlekedés, mint a Tiszán Fürednél, ahol az utasoknak két napig is veszekedniök kell, amíg a sors átúsztatja a Tiszán. Égbekiáltó a hanyagság, mellyel Heves megye a Füredi rév iránt van. Itt csupán az Úristennek van gondja arra, hogy az utasok épségben szállíttassanak át és az iszonyú rossz kompon el ne süllyedj ének.« A csegei rév ez időben már nem bonyolít le olyan nagy forgalmat, mint amikor még rajta haladt keresztül a pest—debreceni postavonal, de azért itt is, meg a csongrádi és szegedi révnél is rengeteg vesződéssel jár az átkelés.

A Dunán Pestnél és Pozsonynál a zajlásig simán vezeti le az átkelőforgalmat a hajóhíd, de ha megindul a jég, szét kell

bontani s egyszeribe elszakad a kapocs a Dunántúl és az Alföld között. Ilyenkor megkezdődik azoknak a budaiaknak a mulatása, akiknek mindennap meg kell fordulniok Pesten. »A hajóhidat kiszedték — jelenti az Életképek 1846 december 15-éről. — örvendetes előérzetül azon gyönyöröknek, amiket e tél folyamán várhatunk, mindjárt azon példás renddel találkozánk, melyet még aznap este több száz ember volt kénytelen tapasztalni, kik a hídnak oly rögtöni kiszedetésére elkészülve nem lévén, Pesten elkésve, órákig dideregtek a hal piac közelébeni parton s lestek az alkalmat, hol életveszedelem közt egyikébe azon két csónaknak ugorhattak, melyek óránként egymást felváltották.« Amíg nem megy túlerősen a jég, nagyobb ladik I még át tud törni a túloldalra, de kisebb csónakokon már veszélyes a jövés-menés. »A minap egy gavallér — írja ugyancsak az Életképek — restéit a többi demokrátiával egy ladikban átevezni Budára s külön csónakot fogadott, de megjárta vele, mert míg a népességgel telt ladik önterhe által gyámolítva keresztültörte magát a zajon, addig az üres ladikot aristocraticus terhével egész a szent Gellértig levitte a jégtorlat, még tán most is viszi.« Ha erősödik a zajlás, csak a legelszántabb ember kockáztatja meg az átevezést az úszó jégtáblák között: a bátrabb és főképp pénzes fiatalok, hiszen a ladikosok száz forintot is elkérnek a veszélyes útért. Egy-egy budai bál kedvéért' azonban az életét is szívesen kockára teszi farsang idején a pesti, fiatalság s 1842 telén Széchenyi is megküzd a jégzajlással, egy estéért vállalja a több mint két óráig tartó kínos vergődés gyötrelmeit a dermesztő hideg éjszakában. Pozsonynál hasonló a helyzet. A Nemzeti Társalkodó párizsi utazója 1844-ből feljegyzi, hogy január 13-án a legmérgeesebb hidegben, rémítő jégtorlaszok között, sajkácskán életveszélyek közepette tuta-
 jozik át Pozsony városába.

Amikor még nem túlerős a zajlás, Pestnél komp jár a két part között s a Budára tartó előkelőségek saját hintóikon tehetik meg az egész utat. Ilyenkor a pesti vendégek bundákba burkoltan hintáikkal egy-egy nagy kompon helyeztettek el — emlékezik vissza Podmaniczky Frigyes a régmúlt időkre. — E komp azután az úszkáló jégtáblák között, csikorgó hidegben, néhány erősen felpálinkázott s a közmondásossá vált bárdolat-

lanság és gorombaság által kitűnő hajóslegény által, órákig tartó küzdelem után, nagy nehezen a budai partra átkormányoztatott. Nem ritkán a pesti parttól elindított komp a rohamosan aláúszó jég által levitetett egészen a Gellérthegy tövébe, illetőleg déli sarkán fekvő sáros fürdő elé, — ahonnan nagy kínok között megtörtént a kiszállítás és a felhajtás Buda várába. A mostani fogalmak s szokásokhoz képest valódi elszántság kellett ahhoz, hogy valaki ily viszonyok között Budára induljon mulatni.« Lényegesen javul a két part közti kocsi- és gyalogközlekedés attól kezdve, hogy beáll a Duna. A város alkalmazottai azonnal megkezdik a jég »hizlalását« s utakat készítenek a folyam hátán, külön utat kapnak a gyalogosok, a kocsik és a szánok s tavaszi olvadásig olyan sima, zökkenésmentes útjuk van a pestbudaiaknak, amilyenhez fogható nincs másik az országban.

A Balatonon a szántódi rév az egyetlen átkelési lehetőség. A Veszprémből és Zalából Somogyba tartók Tihanyban szállnak kompra s Szántód ingoványos partjain kötnek ki. Megjárja ezt az utat Kazinczy is, Pálóczy Horváth Ádámhoz menet. Hanyatlani kezd a nap, amikor a faluból gyalog, szövétnekkel a kezében, útnak indul a révház felé. »Az út alkalmatlan volt, — írja — majd vizenyős réteken, majd meredek kősziklákon kellett mennem s Tihany nincs közel: de a nyugtalanság szárnyakat füze lábamra s míg a rév-házhoz értem a tihanyi félsziget túlsó oldalán, egészen elesteledett. Kevéssel azelőtt ménének által a hajósok, s csak reggelre várattak vissza. Eszerint én a rév-házban vontam meg magamat, mely annyira tele volt, hogy több ember be nem férhetett volna; s búsan képzeltem el, mily hosszú fog lenni éjjelem, hol sem ágyat nem kaphattam, sem egészen átázott öltözetemen kívül egyéb ruhám nem volt. Végre megszántak az istenek s valamely lár-mázás azt jelentette, hogy a hajósok visszajöttek. Csak másnap reggel akartak visszatérni, de leitattam lábokról s megígértem, hogy ha majd hónap visszajövök, ismét megítatom; s égő fáklya mellett léptünk a hajóba. A legények danoltak, hátradültek, de sérelem nélkül s igen későre vették észre, hogy a csónakot farral hajtják előre. A közepe táján a víznek elottották a fáklyát, mert különben az utat eltévesztették volna; s az ina-

som félelme végtére csakugyan eloszla, mert szerencsésen eljutánk a parthoz, honnét Szántód felé a feneketlen s vermes ingoványon égő szövétnék mellett vezetett ismét a három ittas legény.«

Ez az átkelés mégsem a legviszontagságosabb útja Kazinczynak, sokkal több gyötrelemmel jár erdélyi utazása, különösen pedig a teljes egy hétig tartó szekerezése Széphalomtól Pestig, 1828 telén. Az agg költő nyitott kocsiban teszi meg a hosszú utat, kemény hidegben s olyan úton, amelyen a bokáig érő sár csak nemrég fagyott csontkeményre s töretlenségénél fogva irtózatosan rázza, dobálja a az utazót. »Kerekem csikorga a hóban és minthogy a sár hirtelen fagyott bé s a nyílások bé nem verődhetek, minden nyomra el-elakadt« — írja a 70 éves Kazinczy; töredékben maradt pesti útleírásában. A kegyetlen úton erősen átfázik a már amúgy is gyengélkedő költő, Hatvanban kirázza a hideg, tüdőgyulladást kap és nagybetegen ér be Pestre. A hét napi út (február 11-től 18-ig jön Széphalomtól Pestig) annyira megviseli, hogy teljes egészségét nem is nyeri többé már vissza.

5.

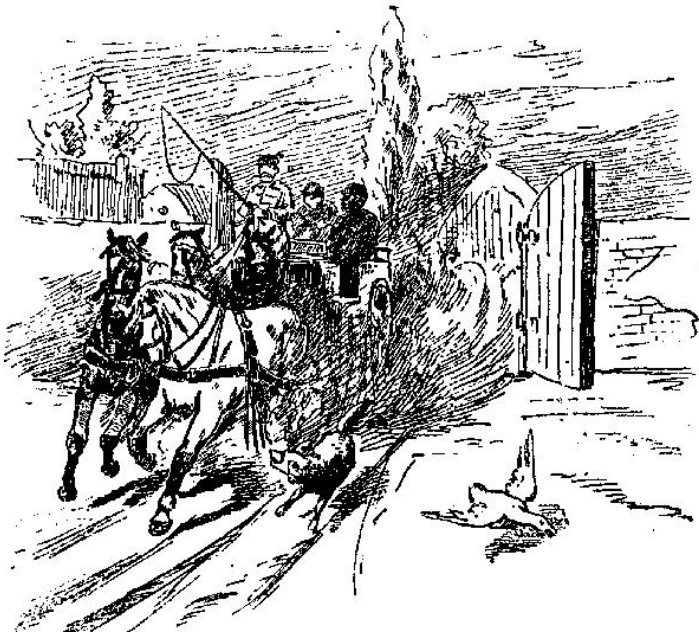
Az időjárás viszontagságainak persze nem minden utazó van annyira kitéve, mint a nyitott kocsin döcögő szegény költő. A főúri úti-hintó teljesen csukott, üvegablakos és — fűthető. Még csak nem is pokrócba csavart s szalma közé rejtett meleg tégladarab a fűtőtest, hanem valóságos »gőzfűtés« biztosítja az előkelő utas számára a kellemes temperatúrát. Közvetlenül a beszállás előtt forró vízzel telt hatalmas dézsát helyeznek el a hintóban az ülés előtt s a bőséges gőzölgés hosszabb ideig melegen tartja a kocsi belsejét. Mire a víz kihűl, legtöbbször állomást ér a sebesen haladó úti-hintó s a lovakkal együtt a forróvizet is váltani lehet.

A gyors járás egymagában véve is bizonyos védelmet jelent a tél ellen: minél sebesebben halad a kocsi, annál kevesebb ideig van kitéve az utazó a fagynak, hónak, hidegnek, esőnek. A könnyű hintók, a rövidebb távra használatos úri bricskák pedig villámsebesen haladnak s az utas, különösen ha maga hajt, rá sem ér megfázni, sőt alaposan beleizzad a kocsivezetés

izgalmaiba. A lóhajtás mestersége főúri körökben valóságos sporttá is fejlődik ki — állapítja meg naplójában Podmaniczky Frigyes s min gyárt fel is sorol néhány »csodával határos menetelt«. Szapáry Ferenc gróf például két telivér lovával a pestmegyei Abonyból a torontáli Rácz-Szentpéterre egy itatásra behajtat, a Nagyvárad—Kolozsvár közti utat ugyancsak megteszi egy hajtásra, megpihenés nélkül. Gróf Kimsch őrnagy magyar lovakkal Hódmezővásárhelyről kora reggeltől délig egyhuzamban behajtat Pestre s Ráday Gedeon is megteszi, hogy Pestről lovas kocsijával egy hajtásra, ostorbontás nélkül ér le Balatonfüredre. Podmaniczky maga is véghez visz effajta rekord-hajtásokat. Megtörténik, hogy pej csikajaival éjjel 11 órakor kel útra Várpalotáról, hajnalban Tétényben itat, majd Pesten a Színház-téren (ma: Vörösmarty-tér), aztán meg Kerepesen s déli 12 órára, jó 160 kilométeres út egyhuzamban való lefutása után megérkezik Aszódra. Sándor Móric ördögi sebességű, félelmetes hajtásai jól ismertek. Bécsből Pestre 32 óra alatt behajtat, anélkül, hogy lovakat váltana.

A kocsizás fejlődése, gyorsulása egyébként pontosan lemérhető azokból az adatokból, amiket Podmaniczky az Aszód—Pest közti út megtételére vonatkozóan feljegyez. A negyven kilométernyi távolsággal az 1830-as években több mint félnapig birkózik a terjedelmes, iszonyúan felpakolt négylovas hintó. Ha reggel indul el Aszódról, délre még csak Kerepesre ér s ebéd és etetés után ismét háromórai kocsizás következik Pestig. A negyvenes években már négy óra alatt megteszi ezt az utat, később pedig mint »ügyes kocsis és lovas«, három óra alatt befut Aszódról Pestre. Amikor aztán az ötvenes évek derekán elkészül az országút s lovai is megjavulnak, két és félórára rövidül a távolság, hogy a hatvanas években két óra, sőt egy és háromnegyed óra alatt behajthasson Aszódról a fővárosba.

A roppant batártól a könnyű gíggig a kocsik temérdek változata fut ekkor már az országutakon. Négyes, ötös, sőt hatos fogatok tűnnek fel és száguldanak el a két-, háromlovas szerény úti jármű, az ekhós kocsi mellett. A földesurak rendszerint négyesfogaton utaznak, de nem ritkán öt toporzékoló paripát fognak a világossárga vagy világoszöld színű, kék posztóval bélelt hintó elébe. Az öt ló mindegyike — a nyerges, a rudas,



•• " "

(Gyulai László
századvégi rajza)

Kihajt a négyesfogat a kúria udvaráról a gyepőlős, az ostorhegyes és a lógós — válogatott, nemes állat, szebbnél szebb karsú jószág s ha megindulnak, repül a kényelmes, rugós jármű. A bakon hegyesre fent bajszú, magyar ruhás, darutollas kerek kalpagú kocsis ül, a lovakon nem egyszer ékköves szerszám csillog s így hajtat ki a kastélyból a főúri utazó, még ha postával akar is menni. Az első állomásig feltétlenül saját fogaton illik utazni.

Nemcsak a magyar úr fejt ki azonban csillogó pompát utazás közben, ért ehhez a török is. A magyar országutak 1835-ben látják az utolsó ragyogóan pompázó diplomáciai átvonulást, amikor Ahmet Fethi Ferik basa, a török szultán követe Bécs felé haladtában átutazik Magyarországon. A pasa Konstantinápolytól Zimonyig lóháton teszi meg az utat, a déli magyar határtól Pestig, majd Győrön át Bécsig viszont kocsin halad fényes kíséretével együtt. Ahmet Pestre való bevonulása egykorú leírás szerint így megy végbe: »Fényes ünnepi menet kanyarodott Pest alá. Hosszú kocsisor, legalábbis 10—15

szebbnél szebb landauer. Mindegyiket négy-négy hófehér arabs ló húzta. A menetet táncoló arabs ménen egy turbános török vezette, Theologis, Ahmet pasa tolmácsa. Az első kocsi-
ban, jobbán egy ragyogó ozmán nővel, maga a pasa, a szultán új bécsi követe foglalt helyet. A hölgy erősen lefátyolozva ült helyén, de azért helyel-közzel, amikor a daliás magyar urak, akik a város bejárata előtt várták a török császár követét, vágyakozó szemmel tekintettek rája, meg-megbillentette fátylát, amelyen minden valószínűség szerint át lehetett látni... mögötte haladt Tewfik bey fogata, majd a személyzeté és a podgyáskocsik. A fényes menetet olyan tömeg vette körül, hogy a városi rendőröknek kellett helyet csinálni.« A hódoltságkorabeli fényes követjárások emléke jön vissza egyidőre s egyúttal utoljára. A nyugati határon Ahmettel nemcsak egy pompakedvelő török úr, de egy utazási mód is kilép az országból, hogy soha vissza ne térjen ...

Marad azért még idehaza is elegendő különleges, sőt látványos válfaja a helyváltoztatásnak. A színész-utazás például kétségkívül nem mindennapi látványt nyújt. »Három kocsi döcög az országúton — emlékezik vissza naplójában Szigeti József. — Rajtuk ég, föld, rózsalugas, tömlőc, kard, város, álgyu, torony, zászló, nap, hold, csillag és összesen 26 színész, akik pedig a kocsin el nem férnek, azok a kocsi mellett sétálnak gyalog. Az utazóládák tetejére tett szalmazsákon, rongyos nadrácokon ülnek a nők, a kocsi fenekén 3 gyermek fekszik pokrócba göngyölgetve. Együtt fáznak, együtt ordítanak, az éhség, hideg, erős kocsizötykölés miatt, mindaddig, míg szelidebb mamájuk egy tört lándzsadarabbal csendességre nem piszkálja őket.« Hasonló színekkel festi a színészek vándorútját Szokoly Viktor, a Pesti Furcsaságok írója. »A Nagy-Váradról Szalontára vivő úton különös tekintetű karaván üget — meséli. — Ez egy, a lehetőségig bőröndökkel, iskolulákkal, tarisznyák-, váromladékok, s kastélyokkal megrakott fakó szekér, melynek tetejében, mint Márius Karthágó romjain, meglepőleg festői képet nyújt az egykedvűen pipázgató sovány igazgató. A szekér minden döccenésénél hátra dőfik a bőröndök a fuvarost, s ez nagyokat káromkodva rokkant hátú gebéin tölti ki rossz kedvét.« Az igazgató mellett a primadonna kucorog, a tár-

sulat többi tagja meg a kocsi mellett talpal a távoli város felé. Az effajta színészutazásból alaposan kiveszi részét Arany is, Petőfi is. Arany 1836 nyarán, amikor búcsút mond a színészéletnek, hét napig gyalogol Máramarosszigetről Szalontáig, Petőfi meg valósággal keresztül-kasul járja az országot az apostolok lován. Különösen megemlegeti 1844. évi alföldi útját, amikor kemény télben egy heti kínos vándorlás után ér fel Debrecenből Pestre. 1847 júliusában az akkor már viszonylagos jólétben élő költő, a Hegyalján járva, így emlékezik vissza három év előtti kinszenvedéses útjára: »Jártam én már erre rossz időben is. Debrecenből utaztam Pestre 1844 februáriusában, kopott ruhában, gyalog, egy pár húszassal és egy kötet verssel. Egyes-egyedül mentem itt a Hegyalján; egy lélekkel, egy élőlényvel sem találkoztam. Minden ember födelet keresett, mert iszonyú idő volt. A süvöltő szél havas esőt szórt rám: Éppen szemközt jött. Arcomon megfagytak a könnyek, melyeket a zivatar, hideg és a nyomorúság fakasztott ...« De nemcsak így magányosan, hanem karavánban is nem egyszer élvezi Petőfi a színészutazás gyönyörűségeit. 1842 januárjában például Fehérvárról Kecskemétre pontosan ugyanúgy utazik, ahogy Szigeti leírja a klasszikus színész-utazást. Petőfinek erről az útjáról Szuper Károly, a költő kunsági származású színészbarátja jegyez fel részleteket. »Három napig utaztunk Fehérvárról Kecskemétre — írja Szuper. — Hiában, tél van s jól föl kellett pakolnunk a podgyászból. Velem, családomon kívül még Petőfi és Körmendi Lina utazott egy szekéren. Első nap Pentelére értünk s eddig még csak tűrhető volt utunk Fehérmegyében, de tegnap átkelvén a Dunán, feneketlen sáron és homokon keresztül vergődtünk nagy nehezen. A fiatalság azonban vígan utazott s egész úton dalolt Petőfi is, becsípve egy kissé a dunai révnél és meglátván Szalkszentmártonnál a Dunaparton a csárdát, hol apja egykor korcsmáros volt, olyan entusiasmusba jött a kocsin, hogy nem lehetett vele boldogulni.« Az ilyen ágrólszakadt szegény vándorlónak egy előnye mindenesetre van a gazdagságnyújtotta kényelemben utazóval szemben: nem rabolják ki az útonálló zsványok, akikből még mindig több van a kelleténél s minden országrész dicsekedhet egy-két híresebb szegénylegénnyel. Dunántúl a somogyi és a

bakonyi táj, az Alföldön a szegedkörnyéki nádas, buckás pusztaság, délen meg a Balkánnal szomszédos határörvidék nyújt alkalmas bűvőhelyet a betyárok és a rablók számára s működésük eredményeképp néhány gazdag kereskedőnek minden esztendőben nyoma vész bizonyos rossz hírű csárdák tájékán. A közbiztonsági viszonyok azonban mégsem olyan rosszak az országban, hogy felfegyverkezve kelljen járni az utazónak. Podmaniczky Frigyes, amikor első erdélyi útjára indul, teljesen ismeretlen vidékeken át vezető, hónapokig tartó útra, »biztonságos óvszer« gyanánt egy ólmos gombbal ellátott nádpálcánál egyéb védelmi eszközt nem visz magával s mégsem jut eszébe egész útja alatt, hogy ellene intézendő merénylettől tartson.

Bécsben azonban még mindig temérdek borzasztó történet forog szájon Magyarországról. Berecz Károly, az Athenaeum 1842. évi folyamában keserűen teszi szóvá a hazánkról külföldön terjesztett hazugságokat, de egyúttal ama reményének is kifejezést ad, hogy holnap talán több külföldi látogatja meg honunk szebb vidékeit, »ha ugyanis le lesznek győzve azon utazók által erjesztett álhírek, kik hintáik párnái közé süllyedve, nem igen népes országútjainkon minden csipkebokort egy-egy rablónak vélvén s kiket ha vándorpályájuk az Alföld sík tereire vezérlé, azt képzelnék, hogy a Saharái pusztákon tévelyegnek, hol vagy a körülöttük barangoló vadállatoktól (birkanyájak) vagy azon vad lovaikon tovaszáguldó alakoktól (csikósok) raboltatnak meg. El kell ugyan ismernünk, hogy hazánkban a külföldi utazónak sok kényelmetlenséget kell túrnie s különösen az utak, kevés és rossz fogadók miatt emelt panaszok méltányosak.« Berecz nem ad ugyan hitelt a Bécsben kiagyalt balga híreknek, mégis, amikor Esztergomból gyalogszerrel Selmece utazik, »némi szorongás« fogja el keblét, amikor »széles fekete kalaptól beárnyékozott vad kifejezésű arcú« alakokkal találkozik. Jámbor, istenfélő zselléremberek ezek, vagy napégette, marcona, de nem rossz szándékú pásztornépség, a bécsi »borzasztó történetek« azonban úgy látszik az Athenaeum levélírójánál sem tévesztik el a hatást. . Ha itt-ott előadódik is egy-egy postarablás, lókötés vagy nagyobb szabású útonállás, mégsem olyan elvadultak már a közbiztonsági állapotok, mint a 18. században. Még Somogyban sem. »Noha az egész

megyét temérdek kiterjedésű rengeteg erdők borítják, — írja Horváth Elek, a Sas 1832-es évfolyamában — a biztonság sokkal nagyobb, mint akárhol. . . Irtózatosságokra fakadó útonállók és valódi zsványok igen elvétve akadnak . . .«

Fegyvert mégis jó, ha visz magával az utazó, de emellett hasznos tudnivalókkal is fel kell szerelnie magát. Tudnia kell, hogyan öltözködjék az útra, ha gyalog megy, s mikép ha kocsin. Mit vigyen magával, s mit hagyjon otthon. Milyen szempontokra ügyeljen, amikor a kocsissal alkuszik s hogyan helyezkedjék el a járművön. Mit tegyen, ha lába feltörik vagy szeme bedagad utazása közben, stb. A Tudományos Gyűjtemény 1825. évi II. kötetében Edvi Illés Pál »Némely oktatások messzire Utazóknak« címmel ilyenformán summázza ezeket a tudnivalókat:

— Gyalog utas ember öltözködjék könnyen. Dolmány, pantallón, és topány e végre a leghelyesebb. Kompasz legyen nála, mindenkor, hogy el ne bóduljon. Ha lábát a csizma kidöröglné, kenjen be egy kis ruhafoltot faggyúval s ragassza a sebes helyre. Midőn pedig vérhólyagpattanást vesz észre, húzzon által a hólyagon varrottúvel cérnát s elmetszvéen két végét, hagyja benne.

— Kocsin utazó öltözködjék csinosan, de ne pompázon és cifrán. Legyen pedig kevés bagázsaija, ládája rövid inkább és magos, úgy mindenféle kocsibakra reá illik, sőt az első kerekéhez is, itt könnyebben lehet rajta a szem.

— Midőn városban kocsit fogad, arra nézzen mindenek felett, milyen társasággal fog utazni, miképpen fognak a személyek ülni, változtatják-e helyeiket vagy valamelyik bizonyos helyet alkudott ki. Kösse meg alkujában a helyreérés idejét is és tegye fel mindjárt (mert némelyik kocsis oly szurtos vendégházakba szokott beszállni vendégeivel, hol önéki az élelem ingyen jár ki), hogy az utasokat bátorságos és becsületes helyekre, mindenkor Stációkra szállítsa meg, kivált éjjelre és hogy jókorán induljon s ne kénytelenít essék estve setétlen sietni a feltett Stációra. Bérlett kocsis négy posta stációnál többet ritkán tesz.

— A fő alku summába bele tudd az abrakot, szekérkenőt, út-, töltés-és kíséropénzt is, de nem ám a kocsis tartását. Posta legényeknek meg ne engedd, hogy idegen utast fel vegyen a kocsiba, mellybe ha veled ellenkednék, fenyegesd keményen ötet.

— A szemeknek szél és por ártalmas következéseikből való

óvások végett némely utasok köröskörnyül bőrbe foglalt szemüvegeket kötnek fel. Jobb ennél a szem szegleteit gyakorta friss forrásvízzel mosogatni. Rekkenő nyári napokon mindazonáltal, midőn erős széllel és porral szemközt kell menni és emiatt a szem héjjak felnyitása elnehezül, ónecetes és rózsavizes vízzel kell mosogatni a szemet.

— Amit magával vinni soha el ne feledjen: tú, cérna, tűzszerszám, srózfávár, író toll, papiros, ténta, útikés, villa, kanál, ivópohár, oltalmára pedig pisztoly! Legjobbak evégre a két csőjű pisztolyok agát kovára...

A külsországba utazónak, ha saját kocsiján megyén, mind-ezekeken felül még a kerékvágások egymástól való távolságára is vigyáznia kell, amely mindegyik országban különböző. Ausztriában például 3 lábnyi és 6 hüvelyknyi.

Hosszú út esetén az unalom elleni védekezésre szintén gondolni kell. Ez már nem Edvi Illés féle oktatás, hanem főúri gyakorlat. Podmaniczky Frigyes Bethlen Gergely gróf Bécsből Kolozsvárra történő utazását idézve jegyzi fel, hogy mikor a gróf 1846 őszén Aszódon átutazik, kíséretében van egy, az unaloműző útmarshall szerepét betöltő félbolond színész is. Bethlen egy nagy nyílt angol hintó elé fogott négyes fogaton utazik. »Az első bakon a gróf maga ült, — írja Podmaniczky — az akkor divatos 'four in hand' (négy gyeplőszárral kézben) mód szerint maga hajtván angol négyes fogatát, tőle balra helyet foglalt egy Bergai nevezetű félbolond színész, a kit gróf Bethlen mint valódi, a divatos fogalmak mellett az ösztökésnek is hódoló nagy úr, udvari bolond gyanánt időtöltésből magával utaztatott. Ez udvari bolondnak kellé arról gondoskodnia, hogy a hosszú út alatt az unalom kellemetlen vendége soha sem zavarja fel egykedvűségéből segyszersmind útmarshall gyanánt gondoskodnia kellé arról is, hogy mindenek rendben és simán folyjanak le, minden lehető alkalmatlankodást távol tartván a nagy úrtól.«

Az úti bolondi állás legalább annyira magyar specialitás, mint a kunsági sárhajó. S ha nem is minden főúr alkalmaz effajta személye körüli szolgálatra rendelt »útmarshall«-t, maga az intézmény elválaszthatatlanul hozzátartozik a honi utazás történetéhez ...

H e t e d i k f e j e z e t

A C S Á R D A V I L Á G A

1.

A 18. és a 19. században az úti forgalom nélkülözhetetlen tényezője a csárda. A török kitakarodásután az alföldi falvak jórészenek nyoma sincs s ahol a kései középkorban egymás hegyén-hátán ülnek a népes községek, a 17. század végén napokig mehet az utazó, amíg egy-egy nyomorult településre bukkan. A Nagykunság 34 virágzó községéből csak 6, a Kiskunság 42 falujából mindössze 8, Békés 61 községéből pedig össze-vissza 15 éli túl a törökvilágot s »azon a pusztaságon, melyet a másfél százados török uralom hagyott maga után, iható víz erek sehol nem találtattak s a mocsarak és tavak bűzhödt vizét még a marha sem érintette meg — írja Horváth Mihály Magyarország történelmében. — Sehol egy viruló fa nem volt, melynek árnyéka az utasnak enyhelyet adott volna. Sehol a roppant térségen egy barátságos hajlék, sőt nyoma sem volt embereknek, kivéve imitt-amott a pásztorok rozzant nádgunyhóit« Szükség van hát legalább egymástól napi járóföldre holmi menedékhely-félére, ahol az utasember étethet, itathat, pihentethet s ahol maga is ételt-it alt, esetleg éjjeli nyugvóhelyet találhat. Ez a szükség hívja életre a csárdákat, legtöbbször az egykori falvak helyén vagy azok közelében, mint ahogy a pusztai kovácsműhelyek is azért létesülnek, hogy a két község között szerencsétlenül járt szekér, eltörött kerék, lesántult ló, minél előbb segítséget kapjon. A pörölynek emelt útszéli hajlékok és a pusztai csárdák egyként a hajdani községet helyettesítik s azokat a szolgáltatásokat nyújtják, amit a falusi fogadótól és kovácsműhelytől kapna a megfáradt utas és a megviselt úti-jármű.

A nagyforgalmú pest—debreceni országút mentén mingyárt a felszabadulás után, 1699-ben megépül a nagyhortobágyi csárda. Az Alföld közepén a Hajdúság és a vele szomszédos Nagykunság szenved a legjobban a töröktől meg a ráctól, itt vet lobot, válik pernyévé s tűnik el nyomtalanul a legtöbb falu (Óhát, Mátá, Zám, Elep, Hegyes, Ebes, Boldogfalva, Szepes, Pacz, Bánk, Fancsika, Haláp, Gut, Parlag, Monostor, Zelemér és Macs — Debrecen körül; Asszonyszállás, Orgonda-Szent-Miklós, Kakát, Ködszállás, Kolbász, Bocsa, Magyarka, Hegyesbor, Marjalaka, Turgony, Csorba, Kápolnás — a Nagykunságon) ezen a végtelen pusztaságon van hát a legnagyobb szükség útmenti csárdára: fedelet, biztonságot nyújtó menedékre vihar és éjszaka ellen. A *pesti úton* Debrecen és a Tisza között hat magyar mér föld távolságon egyetlen falu sincs — már pedig az 1700-as években legkevesebb másfél nap kell 50 kilométernyi út megtételéhez — ezért települ elsőnek körülbelül a feleútra a *nagyhortobágyi* csárda. 1731-ben megépül a *Látókép* csárda is, azon a ponton, ahol a debrecen—f üred—pesti országútból kiágazik Balmazújváros és Csege felé a földút, 1761-ben pedig már a *kadarcsi* csárda is megvan, a *Látókép* és a nagyhortobágyi csárda között. Aki Pest felé menet a csegei révet használja, Debrecen után a *Látóképnél*, Újvárost elhagyva pedig a kishortobágyi csárdánál pihentethet, aki viszont a füredi révnek veszi irányát, a *Látókép*, a *kadarcsi* és a nagyhortobágyi csárdák után még a *Megyés* csárdát is útbaejti. Debrecen és Tiszafüred közt ez a négy csárda várja a pesti úton szekerezőt s ezeket láthatja 1790-ben Gvadányi peleskei nótáriusa, amikor a Hortobágyon áthaladva *így* morfondéroz:

Nintsenek itt faluk, se várások építve,
 Utazók számára fogadók készítve.
 Szállásokat látni szalmával kerítve,
 Némely rongyos tsárdát sárból tseperítve.

A másik pesti út mentén, amely Szoboszlón, Nádudvaron és Karcagon át vezet Szolnoknak, híres nevezetes az *Ágota* csárda; Karcag és Nádudvar között, a lomha Hortobágy folyása mellett, egy összehordott domb tetején. 1783-ban már megvan,

a *Zádor* csárdával egyetemben, amelyet az *Ágota* csárda és Karcag városa közti nyolc kilométernyi út közepetáján talál az utas. Karcag után, Fegyvernek előtt a *bánhalmi*, Fegyvernek és Törökszentmiklós között a *szakállosi*, Szolnok küszöbén pedig a *dersi gáti* meg a *szandai* csárda nyújt enyhét a bőrös szekéren Pest felé kocogó utazónak. Kiadós szolnoki pihenő után továbbhaladva, Abony és Cegléd között a *Kecskés* meg a *Világos*, Bércei és Alberti között pedig a *Hídnál* és a *3 rózsza* nevezetű csárdák asztalánál meríthet erőt és bátorságot az utasember a pilisi homokon reá váró viszontagságok elviselésére. A Szaharái útszakaszon túljutva, Szentlőrinc táján aztán az útmenti csapszékek egész sora kínálja vinkóját a gégere telepedett por leöblítéséhez.

A Debrecentől Pocsajon át Váradra vezető országút mentén 1748 óta szép forgalmat bonyolít le a *ludasi* csárda, míg a Szatmár felé utazók Vámspércs előtt a *halápi* csárdánál állapodhatnak meg. A Nyírség felől Debrecenbe tartó utas az *árokreti* vagy a *Csizmaszár* csárdában éj jelezik, ha nem éri el idejében a várost. A Mátészalka felől érkezők Nyíradony és Sámson között a *tamási*, Sámson és Debrecen között pedig a *kutyabagosi* csárdába ülhetnek be, de mindig népes a *macsi* csárda is, amely az Alföldet a Felvidékkel összekötő debrecen—tokaji országút mentén csillapítja az út önjárók szomjúságát 1724 óta. További útjukban, Debrecen és Böszörmény között a *sztgyörgyi* csárda, Dorog és Tokaj között pedig a *Hamari*, *Zoltány* és a *Kucsorgó* csárdák várják egycsomóban őket. Hajdúböszörmény határában egyébként több mint egy tucat csárdát tartanak számon az arra vásároló kalmárok és mesterek s közülük a *Békás*, a *Tirimpó*, a *Messzilátó*, a *Cifra*, a *Külsőcsárda*, a *Táncos*, a *Novella*, az *Átkozott*, a *Zöldág*, a *Gyilkos* és a *Kaszárnya* emlékét a nóta is őrzi. De nem kevésbé híresek a *Verébszár*, *Tacsilló* meg a *Brasló* nevezetűek sem.

A Duna—Tisza közt, a Kiskunságban, amely éppúgy viseli a török dúlás nyomait, mint a Hajdúság vagy a Nagykunság, hasonló szükség hívja életre a csárdát. Van is belőlük megszámlálhatatlan sereg. Legforgalmasabbak a pest—kecskémét—szegedi országúton Ócsa és Örkény között feleúton a *Kaparás*, Örkény előtt közvetlenül a *Rácz*, Örkény és Kecse-

mét között pedig a *Földeák* csárda, amely utóbbi egyúttal postaállomás is. Kecskemét és Félegyháza között van a *pákai* csárda — ugyancsak postaállomás —, míg a Félegyháza és Szeged közötti jódarab útszakaszon a *ferencszállási, péteri, sár-egyházi* és *kistelki* csárdák sorakoznak.

A pest—halas—Szabadka—újvidéki úton már Soroksár előtt pihenhet egyet az utas a *gubacsi* csárdában, Taksony után meg éppen három is van belőlük egy csomóban: az *ordasházi, délegyházi* meg a *Csókás*, nem messze tőlük a *pusztaszentkirályi*, Kunszentmiklós előtt pedig az *apaji* csárda. Szentmiklós és Szabadszállás között a *Nyakvágói*, Fülöpszállás után a *szent-imreit*, a kiskőrösi határban a *Kaskantyut*, Halas előtt, a pest—pétervári postaút közepén aztán az 1751-ben épített nagyforgalmú *pirtói* csárdát éri el a szekerező, akit további útja során, Halas és Szabadka között a *kisszállási* meg a *Tompa* csárdák fogadják be. Szabadkán alul, ha akad is útmenti csapszék felesszámban, nem valódi csárdák már azok.

Nagy a híre a *bugacinak* s a *Czethali, Lebuki*, no meg a *Kutyakaparó* csárdákat Jókai és Petőfi is tollára veszi. A *bugaci* csárda a kecskemét—halasi földút mentén fekszik a *zöldhalmi* és *bócsai* csárdákkal egyetemben, a *Kutyakaparó* viszont a pusztaszeri határban található, távol minden főbb közlekedési úttól Határbéli társával, a *tóhajlati* csárdával együtt inkább csak a pusztai népet szolgálja, meg a Csongrád—kistelki útra vetődő vándort. Nevezetes kiskunsági csárda viszont Kecskemét és Kiskőrös között a *Köncsög* és az *orgoványi* pusztai vendégfogadó, Félegyháza és Halas között a *Bodoglár*, a kecskemét—fülöpszállási út mentén a *balázspusztai* meg a *határi* csárda s Kecskemétről Szolnokra haladtában is talál négy csárdát az utazó: a *borbásszállásit*, a *Kaparást*, aztán meg a *tetétlenit* és a *törtelit*.

A Dunántúlon már egészen más a helyzet az útmenti idegenforgalom effajta intézményei dolgában. Ez az országrész lényegesen kevesebbet szenved a töröktől, mint az Alföld s a fálvak javarésze megmaradt eredeti helyén, sűrűn egymás mellett. Az utas három-négy községet is ér napjában, a csárdák szerepe tehát — ahol egyáltalán létesül efféle útszéli csapszék — egészen más: nem annyira utasok ellátása, mint inkább a

határbajáró falubeliek, vagy a határban élő cseléd- és pásztor-emberek szomjúságának oltása a céljuk. A Balaton körül például egymást érik a szebbnél-szebb nevű csárdák, de a *Kutyafarka*, a *Biliege*, a *Netovább*, a *Kinlódi*, a *Sanyaró*, a *Ronkonti*, az *Ürgelyuk*, a *Papvásárja*, a *Dáka*, a *Kaparó* meg társaik inkább csak holmi kondás-, juhász- és pásztornépet látnak ivójukban s legfeljebb egy negyedóra áll meg előttük a vásározó mesterember, amíg lehajt egy-két itcével. Szállóvendég még csak véletlenül se téved be ezekbe, nincs is vendégszobája egyiknek sem. Inkább csak betyár-csárda Veszprém és Nagyvarsány között, a Bakony lejtőjén a híres *Biliege* is, meg a városlőd—pápai úton, a Farkasgyepűnél a nem kevésbé hirhedt *Kopraló*.

A nagyforgalmú pest—bécsi főút mentén is mindössze egy-két jelentéktelen csárdát talál az utas. Az egymás nyakára települt falvak annyira feleslegessé teszik az útszéli vendégfogadót, hogy még a jótorkú tőzsérek és hajcsárok nevezetes útján, a pest—bicske—győri *mészár os-útonis* csak egyetlen csárdaverődik nagyobb hírre, a Nagyigmánd utáni *csanaki* csárda. A marhahajtó nép Pest után sorjábantalálja Buda-örsöt, Biát, Bicskét, a két Gallát, Bánhidát, Kocsot, Nagyigmándot s mindegyik helységben több kocsmát és fogadót, csárdára nincs hát szükség csak Nagyigmánd után, ahonnan egészen Győrig mindössze egy nagyobb lakott hely van a nagybirtok parttalan tengerében.

Egyetlen fő közlekedési útja van a Dunántúlnak, amely mellé nagyobb számban ragadnak csárdák s ugyanazt a szerepet töltik be, mint alföldi társaik s ez a buda—mohács—eszéki útvonal. Ercsi után mingyárt a *Rác* meg a *szentpéteri* csárda tár ajtót a török seregek hajdankori fő közlekedési vonalán haladó vándornak. Adony előtt aztán az *Iváncsa*, Dunaföldvár után a *Leányvár*, Paks és Szekszárd között pedig a *Hideg* csárda a megállóhely. Szekszárd és Bátaszék közt, Almás előtt az *ebesi* csárda, Almás után a *Nekeresd*, Bátaszéken túl a *Furkó* s végül Mohács előtt a *Csellé* csárda áll az útfélen. Ezek a csárdák itt éppúgy a megritkult falvakat pótolják, mint az alföldiek a hasonlóképpen törökdúlta tájakon.

Milyen hát az a valódi alföldi csárda? Legkevesebb sem valami kényelmes vendégfogadóházak; élelmet nagyritkán kap bennük a vándor, aludni is inkább csak az ivó padlóján

vagy a szekérálláson lehet, mégis az utazókért létesülnek s a puszták népén kívül azokat szolgálják. A legtöbb csárda két hosszúkás, vertfalú, nádtetős épületből áll, amelyek az országút két oldalán egymással szembenéznek. Az egyik, a legtöbbször tornácos, pincével ellátott nagyobb ház foglalja magában az ivót és esetleg a vendégszobát, míg a szemben álló épület az istálló és a szín, ahová a kocsin érkező utasok beállnak etetni és itatni. Az alföldi csárdákban eleinte inkább csak bort és pálinkát mér a csapláros s éppen hogy eltűri, hogy a későn este odavetődő utas megháljon az ivó padján vagy a tornácon. Némelyik egészen nyomorúságos fészek, inkább csak a pusztai nép szórakozó és mulatóhelye, ahová az utas legfeljebb a zivatar elől fut be. Ilyennek lát j a báró Orczy Lőrinc az 1750-es évek bugaci csárdáját:

Csikósok oltárja, juhász kápolnája,
 Betyárok barlangja, ringyóknak tanyája,
 Bolhák, egereknek, békák palotája,
 Dongó légy, darázsok, szúnyogok bárkája!

Ki tett téged ide világnak csúfjára?
 Ki állíttatott fel sok gazdák kárára?
 Nem vagy te vendégház korcsma formájára,
 Sem jövő, se menő utasok számára.

Négy rongyos fal, kémény, egy csikorgó ajtó,
 Bogárhátú fedél, nyitva mint akasztó,
 Egy földlyuk melletted, ott van a csábító:
 Előtted leásva áll egy vastag bitó.

Nem a kormos bogrács, ki бүdös tüzéktől,
 Nem két szurtos fazék, ki zsiros dögbéltől,
 Hoz neked vendéget alsó-felső széltől,
 Ijesztenek ezek a te cégéredtől.

De mikor fergeteg támad a fellebben,
 Zúz vagy havas eső áztat köpenyegben,
 Villámlás, csattanás rettent nyár közepben,
 Tehozzád sietünk, szállást kérünk szépen ...

A forgalmasabb útvonalak mellé települt csárdákhoz idők multával vendégszobát is építenek a csaplárosok. A nagyhortobágyi csárdának az 1763. évi leltár szerint — amit Zoltai közöl — mindössze öt csap, egy csapfűrő, egy hévér, két kármentő, egy borhordó kárt, két borhordó nagy kancsó, egy icce, egy-egy meszely, egy rossz bormérőszék, egy pályinkamerő, négy asztal, négy hosszú szék, hat karszék, öt zöldszék, hét nyoszolya és négy fogas az egész berendezése, 1781-ben azonban nagymértékben kibővítik s 1815-ben már hét vendégszobája van, 18 nyoszolyával, 14 fenyő- és tölgyfaasztallal, 14 lócával, 14 karszékkal és 20 fogassal. Ugyancsak több vendégszoba van a kádarcsi csárdában s a ludasi csárdát 1777-ben három szobával kell kibővíteni a növekedő forgalom miatt.

Ilyen jól felszerelt, nagy befogadóképességű csárda azonban nem sok van az Alföldön. Vendégszobára csak a tehetős kalmár és az úrféle költ, az útonjárók legnagyobb része szívesen meghál az állásban szekere tetején, vagy a csárda tornácán, esetleg magában az ivóban a földön vagy a kemencesutban. Nem lenne hát kifizető vendégszobát építeni, felszerelni és fenntartani. Egyetlen helyisége van a legtöbb csárdának: az ivó, benne a kármentő, egy-két kecskelábú asztal s néhány falóca. Ezt az ivót valamennyi korabeli írásmű egyként látja: vad kinézésű, káromkodó emberekkel telt füstös, piszkos, bűdös odúnak. Szokoly Viktor, amikor a Hétablakos csárdába bevezeti a kecskemét—pesti úttalan úton hajótörést szenvedett utasát, az mit sem lát az első pillanatban »a nedves szűrőkből felpárolgó gőz s sűrű dohány- s kályhafüst miatt«, de később, ahogy széttekint, azt a tapasztalatot szerzi, hogy a bűzös, szennyes, sötét luk, ahová került, hasonlít bármely más csárda ivószobájához:

»Az ablak mellett zsíros lócák, azokon zsíros subákban ivó, káromkodó, vagy hortyogó tyukászok s ezek előtt kecskelábú hosszú asztalok nyúltak el. A szennyes falakat füstös piros keretekben a görög templom előtt árulni szokott festészeti remekék díszítették: milyek egy kövér copfos huszár, ki bajszatlan ajkán esdő szavakat ejt a létratermetű korcsmárosné kegyéért, egy roppant sovány szabó, ki téglázóvasat hord zsebében, hogy a szél el ne fújja s a szegény Genovéva ragyogó

kék atlaszruhában fejjén barlangja előtt a szarvastehenet — a képeknek megfelelő szép rímes aláírásokkal. Ezeknél valamivel feljebb pecséttel s olvashatatlan aláírással statárium-hirdetés lenne olvasható — ez a legtisztább, úgy látszik még kevés vendég figyelmét vonta eddig magára.

A kályha padkáján nagyon kuszált hajú s öltözetű vén ertiber valami rossz hárfa szaggatott húrjait pöngeti sovány ujjaival s melléje reszkető, kellemetlen hangon trágár dalokat énekel... Az egyik asztal végén három elhízott asszony vitézül forgatja az ólomcukros lőrével telt poharat s egyik a másik szavába belekelepel... Ezek mellett jobbra balra kon-dásoknak látszó urak foglalnak egymással szemben helyet s mindegyiknek foga közt a pipaszár... Az ajtó közelében 3 egyén nagyon belemerült a játékba s valóságos műisme-rettel forgatá kezében Tell Vilmos Svájc megszabadítás történetét.. .

— Kaphatok-e éjjelre szállást? — kérdezi az utas.

— Azért csárda ez, hogy mindenki beleszállhasson.

— Nem úgy értem! Kaphatok-e külön szobát?

— Azt eddig még nem építettünk ... Háljon itt az úr!

— Hamar elpusztulnak innen ezek az érdemes vendégek?

— Hajnalban már egy sem lesz itt közülük.

— Köszönöm.

— De tán a szekéren is el lehetne az éjét nyugalommal tölteni — tanácsoló az emberségtudó csárdás.

— Azt nem igen hiszem — viszonzá az utas. — Ott az állásban legalábbis ezer ruca, liba, csirke hápog, gágog és visít . . .

— De az urat még sem ereszthetem el ily éjjel. Ha nyakát szegné, még rajtam száradna a lelke, — szólt végre a csapláros. — Igaz, nem vetné meg az úr az én szobámat?

— Sőt nagyon örvendek, ha ott hálhatok. Ketten csak elférünk benne.

— No meg a feleségem.

— Hm.

— Meg a Zsuzsi cselédem.

— Hm.

— És annak a két esztendő leánykája.

— Szép, szép! Csakhogy azt hiszem, hogy már tovább is indulhatok. Úgy tetszik, az eső szünni kezd.«A finnyás utas sebesen abrakoltat s inkább ismét kiteszi magát a sárbasüllyedés veszélyének, minthogy vállaljon egy éjszakát a Hétablakos csárdában.

Az utasember gyomrával se nagyon törődnek a csárdák. Harapnivalót vajmi ritkán találni bennük s az utas csak akkor eszik, ha hozott magával elemőzsiát. Szigeti József feljegyez naplójában egy párbeszédet, ami a »Hideg koplaló« csaplárosa és a harapnivaló után érdeklődő színészek között zajlik le:

— Hát gazda uram! Van-e valami ennivaló — szólítják meg a csárdást.

— Azt nem tudom, — viszonzá a csárdás röviden.

— Hát ki tudja?

— Már azt az úrnak jobban kell tudni, — felele a csárdás vállat vonítva — mert ha nem hozott az úr magával, úgy nem eszik.

— Hát nincs itt semmi ennivaló?

— Ennivaló? Van biz itt! de nem az úr számára — viszonzá a csárdás szinte ingerülten. — Nem traktér ez uram! hanem csárda, aki üres tarisznyával jön ide, üres gyomorral is megy el innen...

Petőfi épp ilyennek látja a Kutyakaparót:

Kívül belül szomorú csárda ez
 A Kutyakaparó,
 Éhen-szomjan szokott itt maradni
 A jámbor utazó,
 Mert eledelt nem kap, és hogyha csak
 Rápillant borára,
 Megátkozza Noét, hogy szőlőt is
 Vett be a bárkába.

Déryné is, amikor Kolozsvárra utaztában Váradoh túl »csak holmi kopott csárdákban« tud megszállni, sehol sem kap enni s azon él, amit magával visz az útra: sódaron és szalonnán. De azért milyen jó tud lenni egy ilyen szegényes, üres, pálinkabűzös korcsma is az út viszontagságaitól meggyötört utashoz.

Amikor 1816 telén Jászberényből Miskolcra menet jéghideg fürdőt vesz az útmenti árokban, a legbájosabb illattal se cserélte volna fel a csárda bűzös, de meleg levegőjét. Csuromvizesen érkeznek meg a csárda elé. Kérnek szobát s a válasz persze így hangzik:

— Nincs, csak hol isznak.

— Semmi! Csak szárítsák ki ruháinkat s csináljanak ágyakat, hogy aztán lefekhessünk. De előbb adjon valamit enni, mert éhesek vagyunk.

— Nincs egyéb, csak tojás.

— Semmi! csak csináljon egy jó tállal.

Szerencse, hogy magyar csaplárosok voltak, az asszony mindjárt hozzáfogott. Bemegyünk; ott ültek asztalra könyökölve nagy füstöt eregetve. Gőzölt a szoba vegyes a füst s a pálinka szagától; ámde meleg csapott meg, ahogy beléptünk. Arábia minden bájos illatával se cseréltük volna föl ezen bűzhödöt levegőt melegével, ha amazt hideg szobában kellett volna élvezni. Most már hordták be a sok szalmát, s csináltak jó puha fekvőhelyet.«



A csárda belseje

(Gyulai László

Ilyenkor valósággal az utas életét menti meg a nyomorúságos csárda, ha »csikósok oltárja, juhász kápolnája« is egyébként. Törzsközönségüket ugyanis kétségkívül a pásztorok, csikósok, juhászok, kondások s más pusztai népek alkotják. Az utasember, ha meg is áll a csárdánál, mihamar továbbkocog, legfeljebb egy éjszakára hál meg a szekérszínben. A pusztát benépesítő pásztornépség azonban állandóan visszatérő vendég, a csárdát saját birodalma szerves részének tekinti s úgy is viselkedik benne, mint aki otthon van a maga portáján. Az Ágota csárdában mindig akad több-kevesebb szomjas szilajpásztor, akik a rétből vagy a lápból ki-kijárnak egy-két pint borra, néhány meszely pálinkára. Köldökig érő borjúsájú ingükben, lábszáruk közepét verő gatyájukban, nyakukba vetett farkasbőr kacagányukkal s kétaraszos hegyes kun süvegükkel, amiből hosszan csüng le több ágba font, zsírtól csepegő hajuk, meglehetősen félelmetes látványt nyújtanak.

Gróf Bethlen Eleknek is inába száll a bátorsága, amikor 1795 decemberében Nádudvarról Karcag felé igyekezve, egy meszely borra betér az Ágota csárdába s szembetalálkozik velük. »Utálok a biszkeséget, — írja úti naplójában — de soha alázatosabb, mint itt nem voltam. Mindegyiknek feneség nézett ki a szeméből s nagygombú vastag botjuk, köldökig érő ingek, s csepegésig megkent hajuk és az asztalon heverő, s boros palackokkal körülkerített börduda, elégséges lenne arra, hogy a legkevélyebb embert is alázatossá tegye. Nekem szerencsém volt azzal is, hogy kurta kaputban, magyar nadrágban s sarkantyús csizmában mentem oda. Egyszeribe beszédet kezdettek s ha szoltam valamit, egyszeribe elembe állott valamelyik s a fejemtől egy colnyira lévén feje, merően nézett«. Nagyobb baj azonban mégsem lesz. A fiatal gróf leönt két pohár bort és sietve távozik. A szilaj legények még utána is kiáltanak egy Isten megáldj át.

Hoffmannseggnek már keserűbb tapasztalatai lehetnek, mert jóval erősebb szavakat használ a pásztorokkal kapcsolatban: »A pásztorok vad életmódja gyakran az utasra is veszélyes, a gyilkolás nem esik nehezőkre — állapítja meg. — Félre-eső csárdákat nagyon veszélyes éjjeli szállásul választani, ha az ember egyedül van és nincs fölfegyverkezve. Még a nagy

komondorok is, amelyeket ez emberek a marhák mellett tartanak, igen félelmesek; kivált, ha éjjel négy-öt ilyen vad dühösen csikorgatja a fogát. Oly nagyok, akár a farkas és fehérek s a mi lovainkat bizonyára kihoznák a türelemből; de az itteniek, úgy látszik már megszokták, mert habár szájaik elé ugranak is, de mégsem félnek tőlük.

Ahol pásztói féle emberek jönnek össze, ott szegénylegény is feltétlenül akad. Némelyik csárda annyira rosszhírű, hogy a gazdag utas a világ minden kincséért sem maradna benne éjszakára. A bugaci, pirtói, meg az Ágota csárda soha sincs szegénylegény nélkül s a pénzes vendég bugyellárisában gyakran megolvassák a bankót. Nem egyszer el is teszik láb alól. 1940-ben, amikor az Ágota csárda százötven éves falait szétverik, harminc emberi csontváz kerül napvilágra a pince mélyéről. A kunsági betyárok ezen a tájon Karcag és Nádudvar közti végtelen rétségben tanyáznak, nem messzi az Ágotától s a Zádor ér nádasaiból lesnek a debreceni úton jövő-menőkre.

A betyárok és a szabadságharc pusztába menekülő bujdosói idézik aztán fel a véget a csárdák felett. A Bach-korszak zsandárai nem tudnak másképp megbirkózni a szegénylegényekkel, csak úgy, ha fészkeiket feldúlják. A debreceni pusztán mindössze három csárda jut erre a sorsra, de már a szegedi határban valamennyit széthányják a zsandárok. Ami csárda aztán még megmarad az Alföldön, azzal a vasút végez. A közlekedés nagyméretű gyorsulása szükségtelenné teszi ezeket a pusztai pihentető állomásokat s mivel közben az ősi pásztorvilág is letűnik, elvesztik minden létjogosultságukat és amit nem bontanak le, az magától dől össze. Amikor Jókai 1858-ban átszekerezik a Kiskunságon, a legtöbb csárda már romokban hever, »a nevezetes Czethalinak csak a kéménye áll még, leomlott ablakán át kormos kandallója látszik. A Lebuki csárda tetejét szétbontotta a szél: itt szokták máskor a jámbor ifjak fokossal kérdezni az utazóktól, hogy ki mit visz magával? A Kutyakaparót sem reparálta ki az idő azóta, hogy Petőfi megénekelte; a Tompa csárda csaplárosa is futófélben van már, s panaszkodik, hogy kívülünk fél esztendeig sem látott vendéget«...

2.

A falusi vendégfogadók semmivel sem különbek a csárdáknál, csak éppen hogy nem a pusztában, hanem a helység szélén vagy közepén várják az utast piszkos ivószobájukkal, üres konyhájukkal. A szerencsétlen hazai vándor, ha bevetődik egy-egy ilyen falusi csárdába, legjobb esetben kenyeret meg tojást kap — ha egyáltalán szóbaál vele a korcsmáros. Jókai és a mihelini fogadós között csaknem ugyanaz a párbeszéd folyik le, mint Szigeti Józsefek meg a »Hideg koplaló« csapiárosa között. Amikor a »more patrio« utazó író végigkopogtat már minden ablakot, akkor szólal meg nagysokára valaki a fogadó mélyéről:

- Ki az, mi az?
- Utazók.
- Lehetetlen az.
- De bizony csak itt vagyunk.
- Ilyen későn!
- Van-e szállás?
- Majd megnézem.
- Van-e abrak?
- Az talán nincs.
- Van-e kenyere?
- Az talán van.
- Van-e istálló?
- Az van, de még nem kész.
- Eresszen be hát valahová...

Jókai még aránylag hamar fedél alá kerül, az Életképek levélírója azonban két óra hosszat veri az ipolysági fogadó ajtaját, míg végre éktelen káromkodások közepette — elzavarjaák. »Megvallom borzadok, ha visszaemlékszem a készséges, szolgálatra, melyet a vendéglős tanúsított — olvassuk az Életképek 1847. évi folyamában a panaszos levelet. — A hideg éjszakának dacára két órai zörgés és dörömbölés, után a lehető legdurvább kifejezések mellett 'itt nincs semmi' szavakkal utasított el«. Petőfi 1847 nyarán hasonló tapasztalatokat szerez, de ő kifakadás és megbotránkozás helyett jólesően azt a következtetést szűri le belőle, hogy a magyar ember dereka nem

hajlik, nem szolgaságra termett. VIII. útilevelében írja: »Ha az Alföldön utazik az ember, a sáron kívül még a korcsmárosokkal is meggyűlik a baja. Classicus nép a magyar korcsmáros, barátom. Fizetned kell, hogy szóljon hozzád egy-két szót, enni pedig fizetésre sem ad. Nem a. Ha kérsz tőle valamit, azt mondja, hogy nincs, vagy ő biz azért nem rak tüzet. Így jártam Bihar megye két helységében: Okányban és Körös-Ladányban. Ettem is, nem is; azt adták, ami nekik tetszett, nem amit kértem s ezt is úgy tették élém, mintha Isten irgalmából adnák. De nem bosszankodtam, sőt jól esett, mert ebből is láttam, hogy a magyar restéi szolgálni, hogy nem termett szolgaságra, az angyalát is!«. Hasonlóképpen gondolkozik Vahot Imre is. A löcsei korcsmáros goromba magaviseletében magyarosodásának külső jelét látja. Hogy a szepesiek általábanvéve inkább magyarok, mint németek, azt a löcsei nagy vendéglő fogadósa bizonyítja, — állapítja meg — aki vendégei iránt legkisebb figyelem- és szívességgel sem viseltetik, sőt mindent elkövet, hogy elidegenítse őket fogadójától... Ha az embert az udvarias nyájas fogadás jól berántja, ez még csak tűrhető, de ha egy szolgálni nem akaró és durva bánásmódú teszi azt, az már tűrhetetlen.

Vácról is írva maradt, hogy bora jó, de korcsmárosa goromba s Horváth Elek dunántúli utazása során azt jegyzi fel Marcaliról, hogy alkalmas vendégfogadója van, melyet azonban mostani részeg árendása nem felette ajánl az utazóknak. Amelyik fogadás goromba, az legtöbbször magyar, aki nem igen ereszkedik udvariasságokba, a sima nyájasságot és zsébszorongatást schwábok- és zsidóknak hagyja — ahogy Berecz Károly Athenaeum-béli utazási képeiben megállapítja. A német utazó hasonlóképpen látja a magyar csaplárost: sarkantyúját nem teszi le a vendégekkel szemben, irántuk tiszteletet nem tanúsít, sőt előfordul, hogy jól elpáholja őket és kihajítja a házból«. Ezekkel a szavakkal August Ellrich jellemzi »Die Ungarn wie sie sind« (1831) című könyvében a szolgálni nem hajlandó magyar vendéglőstípust, amellyel inkább a kisebb falvakban találkozunk az utasember, ahová sváb kocsmáros nem tartja érdemesnek a betelepédést. Egyébként minden nagyobb helyen, a városokban úgyszólván kivétel nélkül, német

a fogadós, aki már kevesebb büszkeséget és több udvariasságot tanúsít vendégével szemben, hacsak »magyarosodásnak« nem indul...

A falusi fogadó, ha nagy udvarlás után kinyitja ajtaját a gazda, nem sok jót ígér a megfáradt utasnak. Belső kinézése semmivel sem bizalomgerjesztőbb, mint a pusztai csárda ivója. Hoffmannsegg a dalpovetzi kocsmában nem talál tisztább helyet az alváshoz, mint a szekér mellett a földet. Beudant a tihanyi vendéglőről azt írja, hogy olyan piszkos és nyomorúságos fészek, mint valami cigánykunyó. Nem is száll meg benne, hanem a falu bírójához fordul, aki a kovácsmesternél aztán megfelelő szállást szerez részére. Berecz Károly előtt a felvidéki falusi csárda szűk szobája, sűrű füstben mozgó alakjaival Miem a legkellemesebb szemlét tára fel«. Az egész községben azonban csak ez az egy füstös vendégterem van s fáradt tagjai számára egyetlen nyughely a fal melletti fapad. Ezen is csak akkor nyújtózkodhatik el, amikor a falusi vendégek szét oszlanak.

De legyen boldog és elégedett az a vendég, akinek fapad jut éjjeli pihenőhelyül, kerülhetne kényelmetlenebb helyzetbe is. A dunai hajók utasai például, amikor éjszakára kikötnek valamelyik nyomorúságos falunál, örülnének, ha csak egy-egy fapadot, vagy hosszabb asztalt is kapnának alvóhelyül a partmenti csárdában, amit ilyenkor olyan tömegek rohannak meg, hogy jórészt a padlásra szorul fel. Arndt Ernő, amikor a 19. század hajnalán Bécsből Pestre hajózik, Szőnynél már be sem fér a csárdába, a nagymarosi fogadóban pedig csak szalmafekhelyhez jut az ivó padlóján.

Igen előkelő falusi fogadó az, ahol vendégszoba is akad. Füzesabony már csak forgalmas hely, a pest—debreceni gyorskocsi éjszakázó állomása, fogadójában mégis csak két szoba van. Amikor 1847 május 13-án Petőfi itt éjjelezik, szobáját kénytelen megosztani a gyorskocsi másik két utasával, a szász kalmárral és a lengyel katonatiszttel. Ahol több a szoba, ott sem biztos az ágy: Hoffmannsegg a zimonyi sokszobás »Fekete Sas« nevezetű fogadóban is az asztalon tölti az éjszakát. Még Herkulesfürdön sem jobb a helyzet. »A lakásviszonyok kedvezőtlenek— állapítja meg Hoffmannsegg, amikor 1794 júliusában ott üdül — egész éjeken át nem lehet aludni a temérdek



Falusi vendégfogadó udvara

(Gyulai László rajza)

bolha miatt, melyek majd felfalják az embert. Különben is minden tisztátalan.«

Ha mocskos, kényelmetlen, bűdös és piszkos is a fogadói vendégszoba, az ára annál magasabb. Őzdi Sturman László miután a honti utak bajos és veszedelmes voltát elpanaszolja Majthényi alispánnak, ekkép fakad ki: »nem felejttem el a Tolmátsi Vendégfogadóst is, aki azért, hogy én az ő bűdös, füstös szobájában való hálásommal kénytelenítettem rontani az egészségemet, egy forintot vont rajtam. Soha sem merem én ezentúl panaszra felnyitni számat a bétsi vagy pesti drágaság ellen, mert hiszen egy tisztességes szobáért nem fizettem én többet Bétsben egy éjszakára 50 krajtzárnál és egy rh. forintért a pesti 7. Electeur Churfürstnél a legszebb szobát kapom«. De fogadós uraimék csak nem javulnak meg, jó ötven esztendő múlva, 1847-ben hasonló panaszának ad kifejezést Degré Alajos az Életképekben: »Minden igen olcsó az osztrák fogadókban, bezzeg nem akarják ezek az emberről a bőrt lenyúzni, mint a mi fogadós uraimék — az első két ebéd (5 étel) 30 kr., a harmadik (7 étel) 40 kr. A szobák is igen mérsékelt árúak és nem lehet nyúzni, mert mindenre árszabály van. Édes

nyúzó magyarországi fogadós uraimék! Önök csalják, nyúzzák a magyart, két három év alatt magyar pénzen földeket, házakat vesznek és mégis semmi figyelem; dejszen! várjanak, még savanyú idők is jöhetnek«.

A falusi fogadók éléskamrája szintén épp olyan üres, mint a pusztai csárdaké s az utas nem számíthat arra, hogy éhségét csillapítani tudja bennük, Beudant Kiskapoly község kocsmájában még kenyeret sem kap és csak azért nem marad éhen, mert kocsisa megismerkedik egy bocskoros nemessel s az felajánlja neki házát. Petőfi 1847 nyarán; Sátoraljaújhelytől Ungvár felé haladtában, Királyhelmecezen »fölfegyverkezett étvággyal« rohan a kocsmába, de ott halna meg éhen, ha kocsisának tarisznyájában nincs egy kis kenyér meg szalonna, mert a kocsmáros egy falatka ennivalóval sem tud szolgálni. Így kocsisa emberségéből lakik jól.

Legjobb esetben tojást tesz a fogadós a vendég elé, de ebben se mindig van köszönet. Gróf Bethlen Elek feljegyzi, hogy Dealban báró Alvinczyné fogadójában, »a legpiszkosabb házban« hál meg útitársával, Gyarmathyval. »Itt a sunda gazdasszonnyal Gyarmathy rántottát készítettett, — írja naplójában a gróf — melytől és éjjel a tört ablakon a szél befúván s a kis бүдös jukban tizenegyen feküdvén, rosszul lettem«. A bor is alig iható a falusi kocsmaokban. Hoffmannsegg savanyúnak s keserűnek találja s ennek főökát abban látja, hogy a kocsmárosok nem mérhetnek másfélét, csak amit az uraságtól kapnak. A földesúr bora viszont »alattvalói« kilencedéből gyúlik össze, alaposan kevert löre kerül hát a kocsmasztalára. A bor minőségével a csapláros annál kevésbbé törődik, mivel a földesúr borát csak kimérésre kapja s ezért a műveletért akónként mindössze egy garas jár neki. Így teljesen ugyanaz a »haszna«, akár jó bort mér ki, akár ihatatlan vinkót.

Nemcsak a kis faluk, de a mezővárosok nagyobb fogadói is alávalóak. Townson 1793-ból feljegyzi, hogy Tokaj vendégfogadója olyan rossz, hogy a királyi sóraktár igazgatója saját házába szállásolja be. Degré Alajos pedig az 1847. évi Életképekben meséli el, mikép szolgálgják ki egy varasdmegyei mezőváros roppant fogadójában, ahová reggel négy órától tartó éhen-szomjan való utazás után, déli 12órákor hajtat be:

— Van-e mit enni, lőn az első kérdés. ‚Van’ — lőn a boldogító válasz. Sok várakozás után asztalhoz szólítanak — meglehetősen piszkos volt; na de semmi — végre behoznak két iszonyú tál salátát, a lámpa olajtól az ájulásig bűdöset; vártuk a peccenyét is, és vártuk, de türelmünk kifogyott. A fogadóst előszólítjuk, hogy adja már az étket, ‚hisz itt van’ viszonzá a rettenetes salátára intve. ‚és egyéb?’ kérdők rémülve, ‚egyéb — mond ő — nincs’. Neki estünk indulatosan, hogy csirkéket ölessen, ő meg ígére, néhány perc múlva nagy lár-mára kisieténk s mi volt? a fogadós nejjével hajbakapott a csirkéken, s az asszony nyilvánítá, hogy semmi áron nem ad egyet is. Mi ismét szépen összeültünk a zsemlet sóba mártogattuk s e gyönyörűséges tercette táplálkozásért fejenként három forintot követelt a fogadós..

A mezővárosokban annyiból mégis jobb a helyzet, hogy az átutazók — legalábbis az előkelőbbek — a város kvártélyházában megfelelő szállást kaphatnak s ha hivatalos úton járnak, élelmezésükről is a község gondoskodik. Efféle kvártélyház a legtöbb alföldi város és község főterén ott áll s a tanács ezekben rendel szállást a városba érkező állami, egyházi vagy megyei urak számára. A kisebb falvakban szintén van ilyesfajta célt szolgáló helyiség, az úgynevezett »helység-ház«, de ennek ajtaját sem nyitják meg akárki előtt. Eleimet pedig a helységházakban épp úgy nem kap az utas, mint a fogadókban s csak akkor nem kopik fel az álla, ha magával hordja az élelmet: kenyeret, szalonnát, sódart, bort meg más jófélét, vagy pedig ha igénybeveszi a falusi úriházak vendégszeretét. És ez a gyakoribb eset.

3.

A falusi vendégfogadók épp azért olyan elmaradottak, mert nincs nagy szükség rájuk. Inkább csak a vásáros nép használja őket, az is főképp a négy vagy hat kőlabon álló kocsi-szint, az »állást«. Szekerén hál, tarisznyájából kosztol, belőle se sok hasznot húz a fogadós. Úrféle utas legfeljebb kényszerűségből keresi fel ezeket a beszálló kocsmákat, csak abban az

esetben, ha napi járóföldre nem akad úriház, ahová beforduljon. Minek is menne a barátságtalan, hidegtűzhelyű, üreskamrájú fogadóba az utazó, amikor minden udvarház, lelkészlak és jobb polgárház tárt kapuval, roskadásig megrakott asztallal és dús pincével várja a vendéget. Az egész országot keresztül utazhatja az ember anélkül, hogy egyszer fogadói kosztra vagy kvartélyra kényszerülne.

Amikor Bánffy Györgyné 1789 tavaszán a szilágymegyei Nagyfaluból Bécsbe szekerezik, hogy Kufstein várában raboskodó testvére számára »gráciát esedezzék« II. József császártól, úti naplójában csak egyetlen egyszer említi, hogy fogadóban szállt meg, de annál több esetben jegyzi fel, hogy melyik úri család látja vendégül. Bánffyné 1789 május elsején indul útnak Nagyfaluból. Előfogattal megy s egy ló után öt garast fizet stációnként. Az első este Székelyhídig ér, de hogy itt hol száll meg, azt nem jegyzi föl. Másodikán Hosszúfaluig halad, ahol »a bernáthfalvi Bernáth nevezetű jeles familia igen szívesen látott vendége«. Harmadikán beérkezik Debrecenbe, ahol Hentz kapitány »rendkívüli mód nyájassággal vendégei«. Itt tölti a következő napot is, majd Újvároson és Kunhegyesen át »rémisztően rossz« úton Fegyvernekre, majd Törökszentmiklóson keresztül 8-án délelőtt Szolnokra ér. Még aznap estig eljut Pilisre, ahol generális Beleznay Miklóséknál száll meg. Másnap a Pilis és Pest közti két stációt etetés nélkül futja meg s ebédre Pesten van. Pestről május 15-én indul tovább furmányos szekérrel s 19-én érkezik meg Bécsbe. Június 29-én már újra Pesten van Bánffyné s indul hazafelé. Ezúttal más útvonalon halad, Gödöllőn és Hatvanon át. Döbrőn »Szalátyi piszkos, csintalan fogadójában« kényszerül meghálni, de Egerben már a püspök, Ernődön pedig a Fáy-család látja vendégül. Innen Mád, Tarcal, Rakamaz, Nyíregyháza, Bátor, Csanálos és Erkvás érintésével július 6-án érkezik Isten segedelmével »szerette szülőföldre Erdélybe s ad hálákat az egek urának, hogy nagyobb bajok és hiányosságok nem érték útjában«. Gróf Teleki Domokos az 1790-es években Történi utazgatásai során ugyancsak többször száll meg magánháznál, mint fogadóban. Lasztócon például »K. P. úrnál« van megszállása, Szirákon gróf Teleki József kastélyában, Peklin-

ben pedig »a kamarai kastélyba a Tiszthez« száll be. Márkusfalván Máriási Farkas úr kastélyában, Szögligetben meg »a Torna Vármegyei Fő Szolga Bíró G. J. Úrnál« talál kvartélyra. Fogadókat inkább csak a városokban keres fel. Így Lőcsén a »piacon lévő rossz fogadóban«, Kecskeméten pedig a városon kívül lévő vendégfogadóban éjszakázik.

Általános felfogás nemesi körökben, hogy fogadóra nincs is szükség olyan helyeken, ahol vendégszerető uraság lakik. Ennek a felfogásnak ad hangot a Nemzeti Társalkodó 1840. évfolyamának egy cáfolat?, (23 szám 177 oldal) amely vátesz egy »Zaránd megyei utazás« című cikk tévedéseire és alaptalanságaira. A cáfolat szerint alaptalanság az, hogy »Kőrös-bányán fogadó nem lévén nem talál itt az utazó ebédet és emiatt sietve készül oda hagyni a komor várost. Erre megfelel feljebb maga az utazó, midőn azt írja: a földes uraságok az idegeneket becsülők, vendéglők és barátságosok ... — Olyan helyen tehát, ahol idegeneket vendégelni szerető uraságok laknak és ahol sokszor a vendéget még az utcán is keresik, vendégfogadóra szükség nincsen«. Akad földesúr, aki nem is enged birtokán fogadót nyitni, nehogy elhódítsa udvarházától a vendéget s Beudant is említi, hogy a magyar úr egyenesen sértésnek veszi, ha a falujába vetődő utas fogadóba száll s nem az ő házat keresi fel.

Az idegen számára valóságos Eldorádó hát ez az ország s a külföldi utazók nehezen is találnak szavakat a magyar vendégszeretet méltó magasztalására. »Nem lenne könnyebb, mint néhány ismeretség után egy évig vagy tovább is ingyen élni; vagy utazni Magyarországon« — állapítja meg Hoffmannsegg 1793-ban s teljesen hasonló véleményen van August Ellrich is, aki 37 év múlva, 1830-ban jár nálunk. »Az ügyes idegen, ha kissé aktív gyomorral van megáldva, — idézhetjük Ellrichet Trócsányi Zoltán közlése nyomán — akár egy évet is eltölthet ebben az áldott országban, pompásan és örömeik között, anélkül, hogy kezét egyetlen egyszer is be kellene dugnia a bugyellárisába ... Ehhez sem ismeretség, sem ajánlólevél nem szükséges. Az idegen, aki Magyarországon nemes ember ajtaján bekopogtat és 'jó reggelt az úrnak' idegen hangzású köszöntéssel belép, bizonyos, hogy igen barátságos fogadtatásban lesz

része és mennél jobban tud enni és inni, annál szívesebben fogadják».

Az aktív gyomrot épp azért említi Ellrich feltétel gyanánt, mert a magyar vendégszeretet főképp a vendég etetésében és itatásában nyilvánul meg. A pécsi úricsaládok asztaláról állapítja meg Hoffmannsegg, hogy »oly jól és gazdagon vannak berendezve, hogy több váratlan vendég sem okoz különbséget. 10—12 tál igen jó étel még csak közönséges étkezés, ez fölr a mi díszebédeinkkel; egy jól berendezett Damen-diner-n pedig legalábbis 24, vagy még több tál étel kerül az asztalra. A szórakozásnak egyik neme még amely nálunk nem divik, az ozsonnálás. Ilyen alkalmakkor a meghívottak délután 4 órakor egy kertben, vagy más kellemes helyen összejönnek s 5—6 óra között hideg ételeket esznek állva vagy járkálva — kinek hogy tetszik. Idegenre nézve ez az idő kezdetben igen alkalmatlan, hogy öt órakor egyék, midőn csak pár órával előbb állott fel egy gazdag ebéd, de egy olyan országban, hol sokat enni igen jellemző szokás, azt is megszokja az ember, hogy minden órában éhes legyen, mert akármely órában lát enni és ritkán múlik el látogatás anélkül, hogy az ember evésszerszámaimozgásba ne hozná. Hoffmannsegg a vendég állandó etetését-itatását azzal magyarázza, hogy fölösleges sok az étel-szükséglet, kivált vidéken és semmi értékök sincs. Vannak vidékek, ahol egy véka búzának az ára csak nyolc garas.

Ellrich azonban éppen az 1830-as aszályos esztendőben jái Magyarországon, amikor alig terem valami, mégis hasonló szíves vendégszeretettel találkozik mindenütt. Épp oly dús asztalok várják, mint Hoffmannsegget, sőt valósággal agyon-etetik. Hertelendy postamesternél például negyvennyolc óráig ül úgyszólván egyhuzamban az asztal mellett, amikor a rossz út és időjárás miatt nem tud továbbmenni. Ebéd után taz abroszt egyáltalán nem vették le, — írja a német utazó — a borosüvegek teljes létszáma biztosítva volt és minden negyed-óra után haraptunk valami csekélységet, például sonkát, sajtot stb. borkorcsolyának, minthogy a vacsorát csak úgy tíz óra tájban szolgálták fel. Étvágyunk, mivel már déli 12 óra óta állandóan tevékenykedtünk, természetsszerűleg a legmagasabb fokra hágott, úgy hogy valami gyorsan nem igen tudtuk étvá-

gyunkat kielégíteni s az éjfél még 'teljes munkában' talált bennünket... A hajnal hasadása nem volt már messze, mikor hálósobámba jutottam, ahonnét azonban napkelte előtt már kivonszolt a szíves házigazda és reggelihez ültetett ... A vihar dűhe a második napon megkettőződött és további utazásomat lehetetlenné tette. Nem volt hát más választásom, minthogy a második napot épúgy kezdjem és épúgy fejezzem be, mint az elsőt, míg végre a harmadik napon házigazdám a legmelegebb áldásokkal és egy erőteljes magyar káromkodással kikísért azzal a megnyugtatóssal, hogy talpig legény vagyok és jól kiérdemeltem, hogy 'magyar ember' legyek, elbocsáttattam^.

1846-ból hasonló értesüléseink vannak a honi asztalok bőségére vonatkozólag. Az Életképek ez évi 2. számában Házi rajz cím alatt többek között így írja le »Erdélyi« a vidéki tekintetes urak végnélküli táplálkozását: »Voltam ebéden, mond egy utazó, több magyar házaknál és pedig falun. Hogy élnek itt, mennyit fogyasztanak, arról csak olyan bírhat kellő fogalmat, kinek szerencséje volt, ha ugyan szerencse, velők sokat enni... Az ételek száma végtelen ... Mi délutáni két órakor ettünk, aztán hatkor ismét terítettek oszonnára. Kilenc után ismét vacsorára, így nyolc óra elfolyta alatt csak háromszor ehettünk volna, mindannyiszor eleget egy huszonnégyóra.<t

Ahol ilyen dúsan rakott asztalok várnak a vendégre, ott nem ijed meg az utazó, ha a fogadóban már nincs számára üres szoba. Hoffmannsegg 1793 novemberében, amikor Pestről Pécsre szekerezik, a bonyhádi fogadóban egy csepp helyet sem talál. Rögtön elhatározza hát, hogy a helység úrnőjének »nemzeti vendégszeretetét« veszi igénybe. »E tulajdonság, — írja — a legtöbb, talán minden vad nép jellemző vonása, itt még nagy mértékben fennmaradt s az utasokra nézve egyik legfőbb előny«. Kissé lenézi hát a szász gróf a magyar vendégszeretetet, de azért gyakran igénybeveszi. Bonyhádon is ennek a »vad népekre jellemző szokásnak« köszönheti, hogy éjjelre fedél alá jut s olyan szíves fogadtatásban részesül, hogy másnap reggel alig tud továbbutazni, annyira marasztalják.

Mert bizony a vendég nem szabadul el valami könnyen a vendéglátó háztól, ha már egyszer belekerült. A szíves marasztalástól az erőszakos visszatartásig minden eszközt felhasznál

a házigazda, hogy további ott tartózkodásra bírja kedves látogatóját. Nemritkán szöknie kell a vendégeknek, kiteve magát annak, hogy a tornácról utána poroz flintájával a halálosan megsértett nemesúr. Nem is ér útja végére, aki minden rokon, vagy ismerős háza előtt megállítja lovait. Eötvös Károly meséli, hogy hány napig tart a Balatonfüredre kocsikázó régi világbeli nemes úrnak a két napi járóföldnyi út.

— Útba esik két atyafi, egy tanulótárs, hat falu-város, tizenkét csárda. Hol etetni, hol itatni meg kell állani mindeütt. Valahol meg is kell hálni. Atyafihoz, tanulótárshoz be is kell tekinteni. A ház előtt elmenni s be nem nézni, ebédre vagy vacsorára ott nem maradni: erkölcsi lehetetlenség...

— Erkölcsi? De bizony élet kérdés az. Aki rokona, jóbarátja előtt elhajt s be nem köszön: az nem akarja, hogy őt is meglátogassák. Az nem szereti a vendéget és rokont. Az vértagadó és emberkerülő. Azt kerülni kell mindenkinek. Abból a vármegyében nem lesz semmi. Annak kerülik lányos házát. Annak fiából esküdtet nem csinálnak. Az megtagadja faját, magyar természetét, minden ősi erkölcsét. Ha áll, ha mozog, ha ficáncol: mindegy az már, ő halott ember.

— Meg kell tehát látogatni mindenkit, aki útba esik.

— De mikor fejezi hát be két napj útját?

— Egy hét alatt, két hét alatt. Néha el sem ér Füredig, hanem visszafordul. El telt az ideje.

— Boldog emlékü Sággy Tóni, Balaton-Füred vidám ifja egykor ő is. Megvált szolgabírói állásától s elindult Komáromból, hogy Füreden töltsön pár hetet . . . Útban, útközben végiglátogatta valamennyi barátját és rokonát Győr, Veszprém, Vas és Zala vármegyékben. Tavasszal indult el s Szent István napja elmúlt, mire Füredre ért...

Amelyik faluban nincs úri porta, ott sem marad az ég alatt az utazó. A paraszt éppoly vendégszerető, mint a nemesúr s a legszegényebb is kész felajánlani szerény hajlékát az idegen vándornak. Hoffmannsegg többször éjszakázik »nyomorult parasztszobákban«, egyízben 12 vagy 13 személlyel egy fedél alatt s Beudantnak is nem ritkán falusi parasztház nyújt éjjeli menedéket. Barabás Miklós, amikor a bárándi fogadóban nem jut szobához, a községi bíró vendégszeretetését veszi igénybe s tőle

kap vacsorára jó paprikás csirkét, éjszakára pedig puha ágyat. Magyar faluban nem jelent gondot a koszt-kvartély szerzés, nemzetiségi vidéken azonban, ahol nem igen gyakorolják a »vad népekre jellemző« vendégszeretet szokását, már bajosabb fedelet és élelmet szerezni. »Zempléni magyar«, aki 1845-ben Avatlan utazás címen írja meg útját Pozsonytól Grácon és Klagenfurton át Olaszországba, sok viszontagságot él át, amíg keresztülvergődik Nyugat-Magyarországon. Nagybaromban délutáni 5 órától este 10-ig jár kvártély után, »mit meg tudtak tagadni egy embertől s azt kint hagyni az útszán ázni és fázni, míg végre 10 órakor akadt egy ember: egy a helységben ki magyarul beszélt, s kinek szíve volt. Ez magával vitt lakására, helyet adván nekem a padján háltni«. Mikor azonban magyar falut ér, egyszeribe van minden s még csak a bugyellárisát sem kell elővennie. Rádócson az egész falu ingyen akar neki tejet adni. »Wintenben egy húszas megmutatására kaphattam kevés tejet, itt egy kétszer-háromszor teliöntendett tálért egy krajcárt sem akartak elfogadni. «

»Ilyen pedig a magyar nemzet« — kiált fel a nagy útra vállalkozott zempléni, mielőtt nehéz szívvel átlépné a vendégszerető ország határát Grác felé.

4.

A nagyobb városokban, a hol már nem olyan patriarkális a életmód s nehezebben nyílnak a magánházak kapui az idegenek előtt, elvéve akad jobb fogadó is, bár panasz csaknem valamennyire bőven van. Aki Bécs felől lép be az országba, Pozsonyban megszállhat a »Vörös ökör«-nél, vagy a »Fehér rózsánál«. Mind a kettő elsőrangú fogadó, az előbbiben 1814-ben a braunschweigi uralkodó heiceg, az utóbbiban pedig 1815-ben a weimari herceg is lakik. Aki azonban szerényebb igényű, mehet a »Hattyú«-ba, »Arany szarvasiba vagy az »Arany medvé«-be. Győrben a többi között a »Bárány«, Komáromban az »Arany oroszlánhoz« címzett dunaparti vendégfogadó, Esztergomban pedig a »Posta« és az »Aranyhajó« várja az utast. Sopronban a kispénzű vándor a »Fehér bárány«-t keresi fel, Kőszegen meg az »Arany sas«-t.

Egyébként a »Fehér ló« Kőszeg legelőkelőbb fogadója, 1818-ban Ferenc király is tölt benne egy éjszakát, Dalmáciából jövet. Vácon az »Arany szarvasiba megy, aki jobb helyen akar éjszakai, a szerényebb igényű utas meg válogathat a »Fehér hajó«, az »Arany hordó«, a »Zöld fa«, meg az »Arany csillag« között.

A Pestről Kassa felé igyekvő utas Gyöngyösön bátran bezállhat a »Magyar Király«ba, épp ott áll meg a gyorskocsi is. Egerben már 1760 óta fennáll az »Angyal« fogadó, meg a »Nagy liter*, míg Miskolcon a »Korona«, Kassán pedig a »Fekete sas« a leglátogatottabb szállóhely. Az Erdély felé Szolnokon és Debrecenen át utazó első ízben Szolnokon éjjelezhet a »Zöld fá«ban, aztán Karcagon az »Arany bárány«-ban, vagy a »Morgó«-ban, Debrecenben pedig válogathat a »Fehér ló«, az »Arany bika« és a »Fehér bárány« között. A »Fehér ló« a legrégebb, már a 16. században fennáll s 1770-ben falai között fogadja II. József császárt is. Az »Arany bika« hatalmas földszintes háza ugyancsak népszerű szállóhely már a 18. században is, a négyszobás »Fehér bárány« pedig 1777-ben épül a Várad felől érkező vendégek befogadására. Váradon a »Bárány«, a »Fekete sas« és a »Fehér kereszt« a legnépszerűbb fogadó, s Kolozsváron Biasini gyorskocsija 1840-ben már saját házához, a »Biasini« fogadóhoz szállítja az utast. Nagyszébenben a »Római császár«, Aradon a »Fehér kereszt*, Szegeden meg az »Aranyos sas« előtt állítja meg legszívesebben a kocsit az utasember. Az »Aranyos sas« fogadó a szomszédságában lévő »Fekete sas« kocsmával egyetemben már az 1700-as évek legelején fennáll, de kezdettől fogva az »Aranyos sas« az előkelőbb. Négy vendégszobája van, 120 akó bor elhelyezésére alkalmas pincéje és 50 lóra való istállója, hatalmas kocsiszínnel. II. József 1768. évi magyarországi körútja alkalmával az »Aranyos sas«-t választja megszálló helyéül s a császári vendég nagymértékben fokozza az öiege fogadó régi fényét. Ezidőben egyébként Réh János német vendéglős az árendása a város tulajdonát képező fogadónak.

A városi szállodák, ha tűrhetőbbek is a falusi kocsmaszerű fogadóknál, meglehetősen kevés elismerő szót kapnak vendégeiktől, de annál több kifakadást könyvelhetnek el. Townson szerint 1793-ban Győrnek jó, Debrecennek pedig »tűrhető« vendégfogadója van, Kassán a »Fekete sas«-nál az éhes utas lega-

lább ennivalót kap, ami nagy dolog; tekintve, hogy a falusi kocsmákban gyakran koplalni kell. Gróf Bethlen Elek Debrecenben a »Fehér ló«-nál száll meg 1795-ben s feljegyzi, hogy jó fogadósa van, de drága ember, két napra kettőjükért 21 rhénes forintot és 48 krajcárt kér. Gróf Batthyányi Vincének pedig az a véleménye 1805-ből Debrecen város vendégfogadó házáról, hogy szobái jók, konyhája azonban rossz.

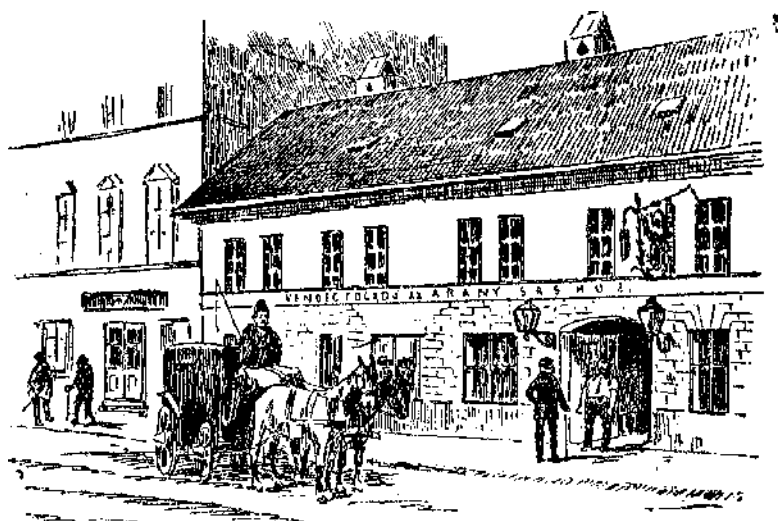
A kassai »Fekete sas«-ról alaposan leszedi a keresztvizet Kazinczy Ferenc. »Nyoltz óra után vala az idő, — írja »Szépművészet« álnév alatt az Orpheus 1790. évi kötetében — amidőn Kassára be-értem. Kotsisom a fekete sashoz vitt, azt állítván, hogy a városban bent több Fogadó nintsen s én meg is nyugodtam rajta, mert az épület külső formája sokkal biztatott: de ójjon az Isten minden utast tőlle. Közel kellé egy fertályig várakoznom, míg a sok béna Vendég-fogadói Nymphák a konyhát üresen hagyván, fülön fogva hozták elő a Kellnert. Nem kaptam szobát az utcára s egy tömlőt forma setét szurdokba vontam be magamat.« Petőfi 1845-ben »gyalázatosnak« nevezi a kassai fogadót, melynek »leggyalázatosabb szobájába esvén«, restell otthon maradni s inkább a várost járja. Széchenyi Nagyszébenben a »rossz és piszkos« Római Császárbán száll meg, Beudant az egész Dunántúlon csak Sopronban talál kényelmes szállodát — de végnélkül lehetne felsorakoztatni a lesújtó véleményeket a vidéki fogadók állapotjára vonatkozólag, ha az a tudat, hogy a pesti szállók se sokkal különbek, feleslegessé nem tenné a »panaszkönyvi adatok« tevábbi közlését.

Pest-Budán az 1700-as évek első harmadában már meg lehetőségek vannak a vendégfogadóban. Tovább él a 17. századból jól ismert hajó-utcai »Fejér hajó« fogadó, de ekkor már nagy konkurenciával kell megküzdenie. Nem messze tőle, a Váci kapun túl, a mai Harmincad utca tájékán ott áll a Bórichszálloda, a jelenlegi Veres Pálné- és Irányi-utca sarkán a »zum Weissen Ochsen« cégéru régi fogadó, a mai Kossuth Lajos- és Magyar-utca kereszteződésénél pedig az »Arany griff«. A 18. század végére újabb fogadók nyílnak meg Pest városában. A Hatvani-utcában (Kossuth Lajos-utca) a »Fehér farkas«, ahol 1783-ban Kazinczy is lakik, közel hozzá az Újvilág (Semmelweis)-utcában az »Arany sas«, a Váci-utcán pedig a »Hét választófeje-

delemhez« címzett előkelő vendégfogadó, amelyben szívesen száll meg II. József császár is.

Budán a Fehérvár felől jövő út mentén, a mai Gellért-fürdő környékén 1739-ben egy városi fogadó működik s a repülőhíd budai hídfőjénél lévő téren ugyancsak egy városi vendéglő áll, míg a Vízivárosban az »Arany hajó« és az »Elefánt«, a Rózsadomb Dunára néző lejtőjén pedig a »Fehér ló« fogadókat keresheti fel az utas. Buda városának 1701-ben kelt szabályzata szerint az egyszerűbb vendégfogadóban legalább 3 szobának és 8 óra való istállónak kell lenni, a nagy fogadó pedig 6 vendégszobás és istállója 18 lovat tud befogadni. Az öt budai fogadó egyikéről sem tudjuk, melyik osztályba illik, a várbeli »Fortuna«-szálló azonban kétségtelenül mindegyiknél nagyobb és előkelőbb, Hoffmannsegg Buda legismertebb és legjobb fogadójának mondja, ahol fiatal kormányhivatalnokok társaságában ebédel és vacsorál »table d'hote« szerint.

Az 1800-as évek elején Schams Ferenc — Szigeti János közlése szerint Budán a »vidékiesen bútorozott szobákkal és tágas istállókkal rendelkező« Fortuna, a vízivárosi »Arany hajó«, »Arany korona«, »Fehér bárány« és »Barna oroszlánt, a Rudasfürdőnél a »Vörös ökör«, aztán az »Arany perec«, az »Arany korona« a »Hét választó fejedelem«, az Országúton a »Fehér farkas«, az »Utolsó fillér«, a »Fekete retek«, meg a »Kék csillag«, a Tabánban, közvetlenül a hajóhíd mellett pedig a »Buda városához« címzett vendégfogadó a leglátogatottabb. Pesten ugyanez időben a »Magyar király« a színház-téren (Vörösmarthy-tér), a váciutcai »Hét választó fejedelem« és a hajóutcai »Fehér hajó« sorozható az elsőrangú szállodák közé. 1839-ig, az »Angol királyné« megnyitásáig a »Magyar király« a legelőkelőbb és legforgalmasabb szálloda Pesten, de nem kevésbé látogatottak a másodrendű fogadók sem, mint az újvilágutcai egyemeletes »Arany sas«, amely 1790. esztendőben történt leégése előtt a Csekélyebb emberek« szállóhelye, de fölépülése után családias gentry-feszek; a »Fehér ló« a Kerepesi-úton (Rákóczi-út), a hatvani kapu előtt, amelynek irgalmatlan sima« ágyában alussza ki Petőfi négynapos alföldi útjának fáradalmait; a »Fehér hattyú« ugyancsak a Kerepesi-úton; a »Két oroszlán« a színház-téren; a »Két pisztoly« a Nemzeti Múzeum mellett;



Az Arany Sas a múlt század derekán (Gyulai László rajza)

a »Két arany oroslán« a Széna-téren (Kálvin-tér); a »Postasíp« az Ország-úton (Károly király-út); a »Vadászkürt« a Kishíd-(Türr István) utcában és a »Palatinus« a Váci-utcában. Harmadrendű fogadó aztán igen sok van, hiszen a legtöbb cégeres kocsmában akad egy-két vendégszoba s lóállás a tágas udvaron. Ismertebbek a »Mátyás király«, a »Fehér bárány« és a »Griff« a Kerepesi-úton, a »Fehér farkas«, meg a »Kétkék bakokhoz« cégérezett beszálló-fogadó a Soroksári-utcán, a »Három róza« az Alsó Dunasoron, az »Elefánt« a Kecskeméti-utcában, a »Csillag«, a »Három szív« és a »Retékhez« címzett külvárosi fogadók a Váci-úton, a »Két szerecseny« a Szerecsen-utcában, a »Kék kakas« pedig a Király-utcában.

Ez a sok fogadó azonban mind megtelik, sőt kevésnek bizonyul a vásárok idején, amikor csak úgy ömlik a testvérvárosba az adni-venni, szórakozni vágyó vidékiek tömege. Ilyenkor, meg farsang idején hetekre felköltöznek Pestre az egész évben falun élő nemesi családok, hegyén-hátán áll a temérdek utazókocsi, hintó, batár, bricska, cséza, ekhós kocsi a fogadók udvarán s heves harc folyik egy-egy megüresedett szobáért. Az évente négyezer: József, Medárd, Szent János fővétele és Lipót napján

tartott országos vásárok idején 13—14.000 falusi szekér is átjön a vámon s 40—50.000 emberrel duzzad meg a két város lakossága, nem csoda hát, ha ilyenkor a fogadószobák padlóján, meg a szekérszínben, a kocsik tetején is foglalt minden hely.

Keresztesi Jánosék 1790-ben épp akkor érkeznek Pestre, amikor vásár is van, meg a diéta is gyülekezik s csak nagy kinnal tudnak szobát szerezni az »Arany sas«-ban. Elegendő nyoszolya azonban nincs a szobájukban, úgy hogy Keresztesi a szoba pitvarában, a földön vet magának ágyat, de a sok bolha miatt aludni vajmi keveset tud. Ez ugyan még szerencséje is, mert hajnal felé kigyullad fejük felett a fogadó s alig tudnak kimenekülni. Vay Sándor meg Pappszász György borsodi banderista esetét meséli el, aki 1790-ben a király koronázásáról Pozsonyból jövet, jóelőre rendelt magának szobát a váciutcai Hét választóban — mégis bricskája ülésén tölti az éjszakát. Lefekvés előtt ugyanis egy kicsit benéz a Kemnitzer kávéházba s ott össetalálkozik egy sereg lakás nélküli borsodi meg hevesi nemesúrral. Amikor megtudják, hogy Pappszásznak van szobája. »mind könyörgésre fogják a dolgot, elmondva, hogy már negyedik napja járnak szállás után, de sem drága pénzért, sem jó szóért nem kapnak s a fáradtságtól majd eldőlnek már. Pappszásznak nem volt mit tenni, mint a féltucat ajánlkozót szárnyai alá venni és elkvártélyozni a méregdrágán megfizetett szobában, maga pedig kiment a felszerbe, ahol végigfeküdt a bricskája ülésén és így töltötte a hűvös novemberi éjszakát«.

Zsúfoltságukból folyik, hogy meglehetősen drágák a pesti fogadók. 1820-ban az elsőrangú szállodákban a szobaár 2—3 forint, vásár idején azonban 4—5 forint. Nagy ár ez — akkor, amikor egy font tehénhús 12 krajcár, egy pár csirke 36 krajcár — 1 forint, egy liba pedig 1 frt 30 kr.—2 forint — s csak az égető lakásínséggel magyarázható. Az étkezés költségei már lényegesen mérsékeltebbek. Hoffmannsegg a Fortunában öt tál ét és éles ebédért, borral és kenyérrel együtt sem fizet többet fél forintnál s Keresztesiéknek az »Arany sas« egy ételt 24, bort 18, egy findzsa kávé pedig 6 krajcárért ad, amikor pedig a iFehér farkasában szállanak meg, csaknem ugyanezeket az árakat fizetik. Arndt Ernő, aki 1798-ban a pesti »Adler« című vendégfogadóban száll meg, feljegyzi, hogy egy birodalmi tallérért

naponta az első vendéglőben élhet az idegen, kétszer étkezhetik 3—4 fogással, bőségesen ihatja a jó bort s csemegéül eheti a legszebb gyümölcsöket. Hatnapi számlájuk ötjüknek mindössze 42 osztrák forintra rüg.

Ami a pesti fogadók belsejét, berendezését, kinézését illeti, Schamms elég kényelmesnek és tisztának mondja őket, azonban nem mindenki van egy véleményen vele. A »Vadászkürt« nevezhetetlen férgeinek egyik martyrja« például az, Életképekben közli a nagy nyilvánossággal, hogy élethalálharcot kell megvívnia a férgekkel, mielőtt nyugovóra hajtaná fejét ebben a nem is utolsó rangú szállodában. Ha ilyen a »Vadászkürt«, micsoda meglepetések várhatnak valamelyik külvárosi fogadó »csintalan« szobájában a gyanútlan vendégre? Mindenképpen jól teszi az utasember, ha Edvi Illés Pálnak a fogadókra vonatkozó »némely oktatását«is megszíveleli, ahogy azt a Tudományos Gyűjtemény 1825. évi második kötetében lenyomatja:

— Vendégfogadóban a kimutatott szobát előbb jól megnézd, nincs-e benne törött ablak. Ha csak elkerülheted, be ne fűtess télen: mert a kályhák többnyire készakarva füstölgősen hagyatnak, hogy aztán mikor el van gyújtva, a vendég belőle a tüzet kivenni parancsolja; s fájok is megmaradjon, fűtéspénzt is vehessenek. Ahol napokig mulatsz, a rovást minden egy-egy, legfeljebb minden harmadnapon kifizesd a fogadósnak. Mely helyen nagy az éjtszakai lárma, s nem alhatol, dugd be füleidet egy diónyi olajba jól megmártott pamuttal s dugj fölibe szárazat is.

— Fogadóházakban az ágyat, melybe feküdni készülsz, jól megvizsgáld. Lepedőt mindenesetre tisztát terítettess alád. Kinek módja van benne, legjobb, ha ágyterítőnek szarvasbőrt hordoz magával. Ha ez nincs kéznél, vetkezetlen kell lefeküdni a gyanús ágyba.

— Bűdös férgek ellen így kell védekezni: emelje el faltól az ágyat s vegyen diónyi nagyságú két darab kámfort, dugja a lepedő és madrac közé fejtől és ugyanannyit lájbtól is. Vagy egészen két-három gyertyát a szoba közepén egész éjtszakan át...

Nyolcadik fejezet

A KOCSIPOSTA ALKONYA

1.

1846 júliusában a postakürt elnyújtott, dallamos szavába élesen hasít bele egy friss, új hang, a gőzmozdony sípja s az első vonat kigördül a pesti pályaházból Vác irányában. A főváros közönsége jó másfél évtizede ismeri ugyan már a gőz vontató erejét a Dunáról, amelyen 1830 óta rendszeresen jár a gőzhajó, az első vasútvonal megnyitása mégis óriási esemény, mert a legtöbb ember nem bízik a síneken történő gőzerejű vontatás sikerében. Különb is annyi huzavona, civódás és vita előzi meg a vasútépítést, hogy a pestbudai polgár méltán kétkedő és bizalmatlan az új közlekedési eszközzel szemben. Hosszú éveken keresztül csak azt hallja, hogy a gőzvasút sebességét nem bírja el az emberi szervezet, a »gőzgépely« füstje megmérgezi a levegőt, amerre áthalad, szikrája pedig felgyújtja a falvakat és a vetéseket, emellett gazdaságilag sem lehet megalapozni a vállalkozást, hiszen ember nem mer majd beleülni a gőzkocsiba, áruszállítás terén pedig a vasút nem konkurrálhat az olcsó lóvontatású fuvarozással. Nemcsak az egyszerű emberek vélekednek így, de még egy Deák Ferenc sem hisz a vasút sikerében. Kereken ki is jelenti az 1846 december 6-i kerületi ülésen: »Én azt hiszem, hogy a Debrecen és Pest közti vonalra nézve alig van valaki a Rendek között, aki velem együtt, tekintve hazánk e részének statisztikai és geográfiai helyzetét s a fuvarnak e vidéken való olcsóságát, álomnak ne tartaná azt, hogy itt valaha is vasút létezhessen.«

Amikor a gazdasági vonatkozású aggályok úgy-ahogy megszűnnek, hosszadalmas vita indul akörül a kérdés körül, hogy gőzmozdony vontassa-e a vonatot, vagy mégis inkább csak ló,

majd pedig Öt évig tartó kemény harc dűl afölött, hogy a Duna balpartján, Vác és Pozsonyon át, avagy a jobbparton Győrön keresztül épüljön-e ki a pest—bécsi vasút. Nem csoda hát, hogy a pestbudaiak alig-alig bíznak a vasút megszületésében s amikor mégis valósággá válik az álom, az ujjongó lelkesedés nem ismer határt. »1846. évi július 15-én délután 3 órakor rendkívüli mozgás támadt Pest városában — számol be a nagy eseményről a Budapesti Híradó. — A nép ezernyi csoportjai a pályaudvar felé nyomultak, hol a sorkatonaság és a polgári őrség díszes egyenruhában tisztelgett, a főnemesség és a királyi hivatalnokok díszes hintóikban, az uracsok sebes tilburyban vágatva érkeztek: mert négy órára ki volt tűzve az első magyar gőzmozdonyos vasút ünnepélyes inaugurációja, mely annyiszor hirdetve volt, de most egyszer teljesebbé ment. — Alig szemléltük meg a csinos és legnagyobb kényelmességhez alkalmazott, nagyszerű, 58 személyt befogadó vagonokat, és a legfényesebb díszel bútorozott udvari kocsit, alig rázták meg kezeiket az ország minden részéből összesereglett vendégek, megérkezett a fenséges nádor is főhercegi családjával, mire a meghívottak helyet foglaltak két oly nagyszerű vagonban, melyekbe könnyen mintegy 350 személy férhetett. Azután a virágokkal koszorúzott és zászlókkal díszített két gőzmozdony, a »Buda«és »Pest« egyet nyerítenek, vagyis sivítanak és az udvari kocsi hét vagonnal megindult a sokaság bámulatára, mely alig kiálthatott egy-két »éljent« örömeiben, annyira meg volt a látvány sajátos rendkívülsége által lepve. Alig tűnt el szemünk elől az utolsó pesti néző, máris a palotaiak és főtiai állanak előttünk, kikhez tán távolabb helységbeli lakosok is valának vegyítve, mert hintókat és kocsikat lehetett látni a pálya egész hosszában és 25 pernyi utazás után a dunakeszi állomáson megálltunk, hol fával a tenderek és vízzel a katlanok láttatnak el, mire ismét megindultunk és Göd mellett elrepülvén, 24 perc után a mozsarak durrogása közben Vácon leszálltunk. Az első két magyar gőzmozdony, a belga gyárban készült »Buda« és »Pest« meglehetősen kezdetleges alkotmányok. Testük alacsony és rövid, kéményük aránytalanul nagy és idomtalan s a mozdonyvezető és fűtő állása teljesen nyitott, mindössze vaskorlát veszi körül. Annál szebb azonban a mozdonyok színezése. A kerekek piro-

sak, a vezető állása és a kazán zöld, a kémény és a füstszekrény fekete s mind a két oldalon ott ragyog fényes sárgaréztáblán a mozdony büszke neve.

A dunakeszi 10 perces várakozás idejét leszámítva, 49 perc alatt futja meg az első vonat a Pest és Vác közti 33 kilométeres távolságot, amelynek megtételéhez az előző napon még öt-hat óra kell. Érthető, hogy lázban ég a testvérváros és »minden ember a vasútról beszél« — mint azt a Pesti Hírlap Fővárosi Újdonságok című rovata feljegyzi. Mindenki érzi, hogy rendkívüli esemény játszódott le, olyasmi, amely egy új világot nyit meg. A lapok lelkeshangú cikkeiben méltatják a nap jelentőségét s a Budapesti Híradó ekképpen ujjong: »Elvégre Magyarország évlapjaiba is iktathatunk egy oly ünnep megülnését, amilyenről eddig csak olvashattunk. A civilisatio legújabb fejleménye Hunnia fővárosának is nyújtá azon élvezetet, melynek majd minden európai főváros már egy idő óta örvend és kikocsikáztatá egy csodaszzerű gőzelőfogattal a meghívottak százait, egyszerre a pamlagok kényes ölnén, villámi, azaz vasúti sebességgel, tudniillik 50 és néhány perc alatt Vác városába, hová eddig a pestiek csak egyenkint, legfeljebb párosával, vakító homokfelhőkön keresztül és a legszilajabb magyar ló sanyarú megizzasztásával félnapi, gyönyörnélküli és unalomteljes utazással érhetek.« Petőfi sem fukarkodik az elismeréssel, amikor kipróbálja a vonatot: |»Azon a vasúton — írja úti leveleiben — bámulatosan halad az ember. Szeretném ráültetni az egész magyar hazát; néhány esztendő alatt tán kipótolná, amit néhány század alatt elmulasztott a haladásban. Kár, hogy olyan rövid még nálunk az egész vasút. Mikor az ember azt gondolja, hogy még csak felül, már akkor leszáll s ott van Vác-on.« Még nagyobb az elragadtatása, amikor kötött formában szólal meg:

Tenger-kéj vészen körül,
Közepében lelkem fürdik ...
A madár röpült csak eddig,
Most az ember is röpül!

Ezt a repülésszerű gyorsaságot csodálja a főváros és a pályatestmenti falvak népe is, amikor napokkal a megnyitás után

is ott szoronganak a jelenlegi Jókai-utca és Vilmos császár-út sarkán lévő pályaháznál s lesik a belül dohogó, olykor egyet-egyét »nyerítő« gőzgépeket, vagy állnak sorfalat a városon túl a sínek mentén, hogy egy pillanatra megbámulják a naponta háromszor elrobogó »Pest« és »Buda« félelmetes, füstökádó testét s az utánuk kigyózó hintószerű kalitkából álló kocsisort. Aztán mind többen jelennek meg a Feldunasor 4. szám alatti Wurmházban lévő szállítási hivatalnál, hogy egy-egy menetet váltsanak a szalon vagy első osztályú kocsikba s futtában is megtapasztalják az ördöngös masinát. Eleinte három vonatpár közlekedik. Pestről reggel 8, délután 3 (vasár- és ünnepnap $\frac{1}{2}$) és este háromnegyed 7 órakor indul egy-egy vonat, Vácról pedig reggel 6, déli fél 12 és délután fél 6 (vasár- és ünnepnap este 8) órakor. Az utas a menetet megelőző napon megváltja a bilétát a szállítási hivatalnál, beszállás előtt az állomási pénztárnál lebélyegzés végett előmutatja, aztán helyet foglalhat valamelyik kocsiban, melyeknek berendezése — minden lelkendezés ellenére is — meglehetősen kezdetleges. Fűtésről például hosszú ideig szó sincs s később is csak annyiból áll, hogy a nagyobb állomásokon forró vízzel telt pléhkondérokot állítanak be a kocsikba, miként az az előkelőek úti hintóinál évszázadokon át szokásban van. Kritika azonban még sincs a vonattal szemben, az utasok meghatódottan ülnek a pamlagon és mindennel meg vannak elégedve. Az újságok egymással vetélkedve buzdítják utazásra a főváros népét. A Pesti Hírlap július 19-én lelkendezve jelenti, hogy »a vasútra tömegben rohan a közönség, a csütörtöki szállítást többre becsülik ezer embernél« s az utazási kedv további fokozása érdekében ilyen kérdést szegez olvasói mellének: »Tett-e már ön egy kis kirándulást a vasúton?«

Sajnos, vonaton csakis kirándulást lehet még tenni, komoly utazást nem igen. 1847 szeptember elsején megnyílik ugyan a pest—cegléd—szolnoki 98 kilométeres vasútvonal is, de aki a két végállomáson, Vácon és Szolnokon túlra akar utazni, annak mihamar át kell szállni vasútról kocsira. Már pedig, aki egyszer megízleli a gőzkocsin való rohanás gyönyöreit, sokkal kínosabbnak találja a tengelyen történő utazást. Vahot Imrét, amikor Losoncra menet, Vácon vonatról kocsira száll át, ilyen érzések töltik le: »gőzkocsiról tengelyes szekérre, sima vonatról görön-

gyös országútra kellett magam degradálnom. A repülő utazás búbajos költészete helyett annak unalmas prózája várt reám«. Mintha ugyan a tengelyes szekér is ihletet kapna a gőzkocsitól, olyan sebesen viszi ezen az útján a népszerű szerkesztőt. Reggel indul el Vahot Pestről a vonattal, Vácon szekérre száll s délben már Rétságon, jókor délután pedig Balassagyarmaton van, hogy estére egészen Szécsényig érjen. Innen aztán másnap dél előtt játszva befut Losoncra. A gőzvonat tehát, ha csak Vácig közlekedik is, legalább félnappal megrövidíti a Pest—Losonc közti utat. Petőfi, aki 1847 nyarán Rimaszombat felé menet száll át Vácon vonatról gyors-szekérre, rohanó és kényelmes jelzőkkel illeti utazását. A vonat egy óra alatt Vácra röpti, ott pedig olyan gyors-szekeret talál, »ami csakugyan megérdemli az annyiszor bitorolt nevet«. Tizenhat óra alatt Vácról Rimaszombatba száguld vele. Persze azért jobb szeretné, ha hosszabb volna a vasút s nem kellene oly hamar kocsival cserélni fel, sajnos azonban, még évtizedek kellene, amíg megszűnik ez a kínos kettősség és egyeduralkodó lesz a vasút.

Most még mindig a kocsí a fő közlekedési eszköz és a vonatnak kell hozzáigazodnia. A váci vasút tervezésénél fel is merül olyan elgondolás, hogy egy kompszerű alkotmány legyen a szerelvényhez csatolva az utazó uraságok hintói részére, hogy azok, elfogyván a vasút, saját fogatukon folytathassák útjukat. Ha ez a terv általánosságban nem is valósul meg, de egyes esetekben, mint például István nádor 1847. évi országos körútja alkalmával, a vonat szállítja az utazókocsit, amit a vasút végállomásán vesznek majd használatba. Ez a főhercegi körút különben még teljesen ugyanolyan körülmények között zajlik le, mint az előző századok hasonló tourjai. Főúri váltott lovakat, előfogatokat használ a fiatal nádor, az ország körülutazása mégis csaknem másfél hónapot vesz igénybe, pedig összeviszva tizenegy napot szentel pihenésre, egyébként szakadatlan úton van — s Erdély földjére még csak nem is lép. A pest—szolnoki vaspálya ünnepléses megnyitása alkalmával, szeptember elsején indul el nagy útjára István nádor, az első szolnoki vonattal. Gazdagon felszerelt, pompás kocsija van, de kényelmes utazásának mihamar vége: Szolnokon feneketlen sár fogadja s amikor délután 2 órakor tovább akar indulni, alig tudja megközelíteni a töltések és

posványok közé állított kocsiját. Felázott, rossz úton halad Jászberény felé, ahová este 6-ra érkezik meg, hogy másnap, szeptember 2-an reggel 10 órakor már továbbinduljon. Délután 4-re Egerben van, ott hál, szeptember 3-án pedig Miskolcig halad. 4-én reggel 8-kor indul el István nádor Miskolcra s délután 4 órára Kassára ér. Itt egy napot időzik, 6-án reggel 7 órakor folytatja útját Sárospatak felé, ahová este 8-ra jut el. Patakon szintén egy teljes napot tölt. 8-án a Pannónia gőzösön Tokajig ereszkedik, onnan kocsin hajtat tovább Berkeszig. 9-én reggel 7-kor hagyja el a berkeszi Vay-kastélyt s éjjeltájban behajtat Nagykárolyba. Ujabb egy napi pihenő után 11-én reggel 8-kor nekivág Debrecennek s délután 4 órára oda is ér. 12-én Debrecenből Váradig halad. 13-án Aradon van. Egy napi időzés után, 15-én folytatja útját két napi gyors menet végén; 16-án berobog Szabadkára; pompás négyes előfogaton. 17-én reggel 9 órakor megindul Szabadkáról és este 9 órára Pécsen van. 18-át a városban tölti, míg 19-én Eszéken, 20-án Bródon, 22-én pedig Károlyvároson állapodik meg. 23-án reggeltől sötét estig utazik, míg Károlyvárosból Fiúméba ér. Két napi pihenés után 25-én éjjelkor megy tovább s 26-án este 8 óra tájban Zágrábba érkezik. 28-án reggel 8 órakor hajtat ki a városból, délben Egerszeget érinti, este 9 órakor pedig Keszthely fogadja. Október elsején ugyancsak reggel 8 órakor hagyja el Keszthelyt, Körmenten ebédel és este 8-ra Szombathelyre ér be. 2-án Szombathelyről Kismartonig, 3-án pedig Pozsonyig halad. 6-án Pozsonyból Győrbe, 7-én pedig Győrből Komáromon át Nyitrára hajtat. 8-án Trencsén, 9-én Budetin, 10-én Rózsahegy, 11-én Besztercebánya, 12-én Selmecebánya, 13-án pedig Balassa-Gyarmat a nádor útjának éjszakázó állomásai. 14-én Gyarmatról Vácig Blaskovich lovai viszik »példátlan sebességgel«, hogy Vácon vonatra szálljon s a gőzkocsival érkezen meg a fővárosba. Ez az utolsó országos tour, amely ennyi időt vesz igénybe: a pihenők leszámításával 33 napot. A vonat még nem játszik szerepet lebonyolításánál, inkább csak dísz ad az indulásnál, meg az érkezésnél, a főhercegi utazókocsi, meg a sűrűn váltott előfogat küzd a kegyetlen őszi sárral s ha nem a legjobb főúri istállók adnák a váltást s nem cserélnék sűrűn a lovakat, két hónap se volna elég a megfuttatott távolság legyőzéséhez.

2.

A kocsiposta se nagyon vesz tudomást a vasútról. 1850 decemberétől már Vácon és Pozsonyon át egészen Bécsig jár a vonat, a gyorskocsi azonban Győrön keresztül továbbra is zavartalárul közlekedik, sőt Székesfehérvár felé is lehet postakocsival Bécsbe utazni. A vasút terjeszkedése egyenesen a kocsiposta fejlesztését, a menetek gyorsítását és új járatok felállítását eredményezi. Az ötvenes évek elején így rendszeresít a posta új malle-járatokat, személyszállító postakocsikkal Pest-Kolozsvár, Debrecen—Nagyvárad, Kassa—Debrecen, Szeged—Arad, Temesvár—Nagyszében, Győr—Sopron—Pozsony és Buda—Nagykanizsa—Eszék között. 1854-ben, amikor a pest—szegedi vonalon is vonat közlekedik már, három új kocsipostajárat indul, mégpedig Pest—Eszék—Pétervárad közt 60 órai, Pest—Zimony közt 30 órai és Pest—Veszprém közt 14 órai menetidővel s 1855-ben újabb négy malle-járatot állítanak forgalomba a pest—nagyvárad, pest—pécsi, pest—zombori és kolozsvár—csernoviczi vonalon, amikor is Pestről—Váradra 28 óra alatt jut el a delizsánc, míg Pécsig 17 és fél, Zomborig pedig 26 óra a menetideje.

Emellett az új járatok mellett az élénkebb forgalmú vonalakon új fajta, könnyű gyorskocsit rendszeresít a posta, 1853-ban Arad—Temesvár és Temesvár—Orsova között, 1854-ben pedig az eperjes—lőcsei vonalon, hogy a lehetőséghez képest ne maradjon le túlságosan a vonat sebessége mögött. A vasút és a kocsiposta között egyébként kezdettől fogva megvan az együttműködés. A kolozsvári postakocsit Szolnokig vonaton szállítják s csak innen halad tovább az országúton. A Debrecenbe tartó utas, aki reggel 7-kor indul el Pestről a vonattal, negyed tizenegykor már Szolnokon van — II. osztályon 2 firt 42 krajcárért — s húsz órai kocsikázás után, másnap reggel negyed 7-re pedig be is ér Debrecenbe.

Az 50-es évek elején a posta menetrendjét így summázza Müller Gyula Nagy Naptára:

Indulnak a cs. kir. postakocsik Pestről:

Bécsbe-, Székesfehérváron át, kedd és péntek délután i órakor. Tétényről azután Székesfehérvár, Mór, Győr s Bécsig minden postaállomásra szállítható 3 utas.

Veszprémbe. Vasárnap és csütörtök esti 7-kor. Minden postaállomásra szállítható 3 utas.

Pécsre. Szerdán este 7-kor Szekszárdon át, 3 utas.

Zimonyba szombat este 7-kor, Mohács, Péterváradon át, 3 utas.

Szebenbe hétfő, csütörtök este 6-kor, Kecskemét, Szeged, Temesváron át, 3 utas.

Kassára vasárnap, hétfő, szerda és péntek esti 7-kor, Kerepes, Eger, Miskolcon át, 3 utas. (Megérkezik vasárnap, kedd, szerda és péntek reggel.)

Kolozsvárra, Szolnokig vasút, onnan Debrecen, Nagyvárad s Kolozsvár, szombaton este egynegyed hét. Érkezik Váradra hétfő reggel 9-kor.

Cs. kir. Postakocsi árszabály:

Egy személy fizet pengő pénzben:

Pestről Nyergesújfalu, Neszmélyen át Bécsig. Nyergesújfalu 3 frt. 28 kr., Ó-Szöny 5 frt. 14 kr., Győr 8 írt. 2 kr., Mosón 10 frt. 12 kr., Bécs 16 frt. 18 krajcár.

Pestről Fejérváron át Bécsig. Fejérvár 4.7, Győr 8.34, Bécs 16.55.

Pest—Veszprém 6.43.

Pestről—Kassáig. Hatvan 3.15, Gyöngyös 4.38, Miskolc 10.24, Kassa 15.10.

Pest—Pécs: Paks 7.22, Tolna 9.6, Szekszárd 9.58, Pécs 13.14.

Pest—Eszék 18.18.

Pest—Szeben 34.1.

Pest—Zimony 30.18.

Pest—Temesvár 35.17.

Pest—Szeged 10.20.

A rendes útlevéllal bíró utazók a postakocsik elindulása előtt egy negyed órával vétetnek fel, ha t. i. a helyek még nincsenek elfoglalva.

A magánkézben lévő gyorsutazási intézetek ugyancsak zavartalanul működnek továbbra is, csak annyi változás esik menetrendjükön, hogy egyrésztük nem Pestről, hanem Cegléd-ről, illetve Szolnokról indul, a pesti vonat beérkezése után. Az 1850-es években az alábbi gyorskocsik közlekednek, ugyancsak Müller Gyula Nagy Naptára szerint:

Pest—eperjesi gyorsutazási intézet.

Pestről indulnak a gyorskocsik (hétfőt kivéve) naponkint reggel öt órakor, Gyöngyös, Kövesd, Miskolcon, Kassán át Eperjesig.

Eperjesről naponkint (vasárnap kivételével) délután 2 órakor indul Kassáig, ott meghál s másnap Kassáról indul 4-kor Pest felé, Miskolcra délután 4 órakor indul, Kövesdről este 6-kor. Kápolnárról este 8-kor, Gyöngyösről este 11-kor.

Helyek ára: egy személytől 30 font poggyással Pestről Gyöngyösig és vissza 6 frt 30 kr. Kövesdig és vissza 8 frt. 30 kr. Miskolcra és vissza 10 frt 30 kr. Kassáig és vissza 15 frt. Eperjesig és vissza 16 frt 15 kr. pengő pénzben.

Felvételi ügynökségek Pesten: »István főherceg« vendéglő épületében, a Béla-utcában, Gyöngyösön a Magyar királynál, Kövesden a Magyar királynál, Miskolcon a Koronánál.

Valamennyi utazók közmegegyezése nélkül a gyorskocsiban dohányozni nem szabad, akkor is csak jól elzárt födeles pipákból.

Biasini Testvérek pest—brassói gyorsutazási intézete.

Indul a gyorskocsi Pestről Szolnokig a vasúttal kapcsolatban minden vasárnap és csütörtökön; Szolnokról a reggeli vaspályái vonat megérkezése után másfél órával Túr, B. Sz. Márton, Nagyvárad, Kolozsvár, Károlyfehérvár, Szeben és Brassón át Bukarestbe.

Egy személy fizet: Váradig 10 p. frt., Kolozsvárig 20 p. frt., Szebenig 28 frt. 50 pkr., Brassóig 34 frt. 50 pkr. Ezek az árak azonban a körülményekhez képest hol lejjebb szállítatnak, hol feljebb rúglatnak. Szolnoktól számítva Nagyváradra 24, Kolozsvárra 48 óra, Kolozsvárról Szebenbe 24, innen Brassóba az éjtszakát nem számítva szinte 24 óra s így Pestről Brassóba 4 és fél nap alatt érkeznek meg a gyorskocsik.

Felvételi ügynökségek Pesten: a »Tigris« vendéglőben az udvarban, Szolnokon: a »Zöldfa« vendéglő mellett, Váradon: a »Fekete Sas«, Kolozsváron a »Biasini« vendéglőben, Szebenben: a »Római Császár«, Brassóban a »Korona« s Bukarestben a »Francia« vendéglőben.

Pest—fehérvári gyorskocsi.

Indul naponkint reggel 7-kor Budáról, a »Híd« vendéglőtől. Egy hely ára Pesttől Fehérvárig 3 forint pengő pénzben.

Koszgleba Antal szeged—temesvári intézete.

Indul a gyorskocsi minden vasárnap, kedd és csütörtök reggel Ceglédre Szegeden át Temesvárra. Menetdíj Ceglédre Szegedre 7 frt., Temesvárra 11 frt. Utazók felvétele Pesten egyedül Koszgleba Antalnál (német színháztér, b. Sina ház i-só szám).

Lobmayer pest—kenese—balatonfüredi gyorsutazási intézete.

Tavasztól őszig működik. Indul a gyorskocsi Füredre májusban minden kedd, csütörtök és szombati Pestről Kenéséig s az ott készen álló gőzhajót használva Füredig. Június, július s augusztusban naponta indul egyenesen Füredre. Az utazók felvétele a mázsautcai »Tigris« vendéglő mellett.

Jegyek ára Pestről Fehérvárig 5 frt., Veszprémbe 8 frt., Palotára 6 frt., Kenésére 8 frt., Füredre 10 frt pengő pénzben.

Pest—aradi magán gyorsutazási részvénytársulat.

Indul a gyorskocsi mindennapi reggel 4 órakor Szolnokról Aradon át N.-Szebenbe, Brassóba és Bukarestbe.

Minden hétfő és pénteken reggel 4-kor Szolnokról Aradon át Temesvárra. Azonkívül adatnak külön kocsik is és lófogatok is Szolnokról Arad, Nagyszeben és Brassóig. Az összes menetek összeköttetésben vannak a cs. és kir. délkeleti államvaspályával Pesttől Szolnokig.

Az utazók felvétele Pesten Koszgleba Lászlónál (Kishíd-utca, Vadászkiirttel átellenben), Szolnokon Fühiring Mártonnál (vendéglős a Fehér lónál), Aradon Kollevics Józsefnél (a Fehér kereszt vendéglőben) történik.

Helyek ára a körülményekhez képest változó.

Mivel rendbentartott műutak még mindig nem igen vannak, ezek a gyorskocsik a vonattól elkényeztetett utas számára bizony már kínos lassúsággal döcögő alkalmatosságok. Vahot, amikor 1851 júliusában az eperjesi gyorskocsin Kassáról Eperjesre utazik, többet megy gyalog a gyorskocsi után, mint benne ül. »A ragadós sárban gyaloglás nem vala éppen mulatságos« — írja a Reményben, de mégis biztonságosabb, mintha a kínoosan evickélő nagy bárkában kellene hánykódni a felázott országúton. Hogy pedig az Alföld útjai milyenek, azt minden szaktanulmánynál ékebben jellemzi az 1854. évi Országos Nagy Naptár következő anekdotája:

Egy utas jöve Párizsból, ki Kolozsvárra szándékozott. Szolnokon találkozik a szemközt jövő gyorskocsi vezetőjével s tudakozódik az utasoktól, hogy milyen út van? mert ő nagyon siet. Párizsból ideért négy nap alatt. A mappán ez hatszor nagyobb tér, mint Kolozsvár. Itt fogadott már két lovat, szeretne ottlenni s minél előbb.

— Hát tudja mit? — mond neki az egyik utas — ha nagyon siet, hát fogadjon még nyolc lovat és akkor hat nap alatt Kolozsváron lehet.

Ha pedig ez a tréfás formába öntött keserű kifakadás nem volna elég meggyőző, vessünk egy pillantást Bernát Gáspár »freskóképére«, amely a »Magyar és Erdélyország képekben« II.

kötetében lát napvilágot »Alföldi utazás 1853 tavaszán« címmel s mingyárt ezzel a mondattal kezdődik: »Ha széles Magyarországon akadna oly halandó, ki az idén egyszer a szolnoki töltesen átkocsizott, kétszer a tiszai tengeren vitorláza, háromszor esős éjjelen gőzösön hált, négy óra hosszat nádudvari sárban gyalogolt, és él... az e sivatagi földön már halhatatlan és földi bűneiért tökéletesen megbűnhődött.«

Bernát Gáspár útrakelése előtti este testamentumot csinál, barátaitól elbúcsúzik, életét assecuráltatja és megrendeli a sírkövét. Annak, aki tavasszal nekivág egy alföldi útnak s a szakadatlan esőzések idején egész Nádudvarig le akar merészkedni, legalább ennyi gondosságot és előrelátást kell tanúsítania. A fővárosból korán reggel indul el »a gőzvasút egyik kosmopolitai ketrecének barátságos ölén« s mihamar Szolnokra ér. Itt persze kötésig érő sár fogadja s másképp nem is tud kiszállni a kopsiból, minthogy két markos legény vállaira kapaszkodik s azokon hajtat be a legközelebbi vendéglőbe. Mindenekelőtt szekereset keres, aki tovább viszi, mert még aznap Nádudvaron akar lenni. Legényei, akiknek hátán a restaurációkra emlékeztető gyalog fiákerezést végigélvezi, nem túl sok jóval biztatják, amikor kijelentik, hogy abba is beletelik két 24 óra, míg a szolnoki töltesen keresztülvergődik. De azért felhajtanak egy fuvarost. A mindenre elszánt utazó és a szekeres gazda között aztán az alábbi épületes párbeszéd folyik le:

— Mit kér kend Nádudvarig?

— Meddig?

— Nádudvarig. . . hisz mindössze is néhány nyomorult mérföld.

— Ott akar talán az úr telelni? mert nem hiszem, hogy onnan az idén visszakерüljön.

— Holnapután vissza kell jönnöm... no hát mit kér kend?

— Nem mék én uram odáig semmi pénzért sem, hanem a szomszéd stációig ellódítom az urat 80 pengőért . . . osztég tovább mehet.

Borzasztó nagy összeg, Párizsba lehetne belőle utazni, de hát Bernát uram életbevágóan fontos ügyben jár, mennie kell. A gazda előáll három gyönyörű csikójával, átkocognak a városon,

a tiszai híd pallóján is végigrobognak, de ott olyan félelmes látvány tárul eléjük, hogy meg kell torpanniuk. A láthatárt köröskörül végnélküli tenger öleli. A hídfő karfáit nyaldosó áradat mentében keskeny fekete vonal sötétlik, fölötte itt-ott haragosan csapnak össze a hullámok. Az ártetőzeten kígyózó sötét szalag a láthatár felé mindegyre keskenyebb s végül belevész a távoli habok közé. A vonal felületéről olykor-olykor tompa kiáltások hangzanak s rekedt rivalgások között apró mozgó pontok tűnnek elő, majd vesznek el. Ez a szolnoki töltés távolról szemlélve.

A rémlátványra Bernát uram és fuvarosa összenéznek, mintha egymástól várnának biztatást, aztán a gazda nagyot cserdít ostorával, a csikók nekirugaszkodnak s máris benemáznak a feneketlen mocsárban, aminek töltés a neve. A pihent lovak egy darabig serkentés nélkül liplápolnak a hasig érő ragacsos sárban, de nem soká megfeneklik a jármű, a lovak csak tipegnek-topognak, a kocsi azonban nem mozdul. Szemben velük rémítő óbégatás közepette 30 lovas oláh szekerek közlekednek. Minden ló fülénél egy-egy vörösnyakú oláh, karikás fegyverrel. A megvakult kerék-küllőkből pedig göndör kucsmás kocsisbojtárok ódalgatják kétfelé az agyagbarázdákat.

— Szépen vagyunk, mondhatom — sóhajt fel kétségbeesetten Bernát úr. — Körülöttünk széttört kocsidarabok . . . beláthatatlan tenger... felmondott lóbordák, kidőlt lovak csontvázai. Alattunk feneketlen iszap. Szemközt egy egész ordító csapat. Fölöttünk könyörtelen ég.. .

A segítséget mégis ez az éktelenül óbégató karaván hozza. Az oláhok jó áron 15 lovat fognak az elmerült szekér elé, egyszerűbe kirántják a dágványból s rémítő torok- és ostorzengedelmek közepette elvonszolják a töltés végéig.

Váltott lovakon tizednapra érkezik Nádudvar alá Bernát Gáspár. Ezt az iszapraktárt olyan bőségesen környezik a vályogárkokatok, hogy az úti tájékozódás még helybeli topográfust is zavarba hozna, éppen ezért a falu alatt egy odavalósi szekeret bérel, hogy azon próbálja megközelíteni a község túlsó felén lévő kúriát, útja végcélját. Hat béres gyámsága alatt 12 ökör csimpaszkodik a sivalkodó jármű előtt, de alig haladnak valamit; — hiába a helybeli vezető — ökröstül, szekerstül belezuhannak egy »záporkeblü vályogmélyedésbe«. Az egyik

hórihorgas ökörvezénylő szerencsére még idejében kivonszolja Bernát urat a goromba lucsokból s miután orrukat, szájukat, fülüket úgy-ahogy megtisztítják a beömlött szürke pocsolyától, gyalogszerrel neki indulnak az orruk előtt lévő falu felé.

Két óra hosszát úszkálnak a sivatag utcák kátyúiban, amikor elérik a rézkakasú templomot, amely fülíg úszik az egek áldásában s oldalához hegyesorrú csolnakok vannak cövekelve, jelezvén, hogy ezen a tájon mégis csak vízi járművel a legbiztonságosabb közlekedni. Bernát uram nem is bírja tovább a gyaloglást, csizmája leragad, lábát emelni se tudja, nem talál más megoldást: felmászik a béres hátára s így ér célhoz négy órai városbéli séta után. A kúriába történő illetén bevonulást ékesszóló rajz érzékelteti a népszerű évkönyvben: az ellankadt utazó egy feltűrt gatyájú, izmos lábikrájú, bikaerős kinézésű parasztleány hátán ül, aki tétován evickél a térdigérő dágványban a távoli cél felé

Nem kevésbé viszontagságos Bernát Gáspár visszafelé tartó útja sem, pedig az irgalmatlan alföldi útvonal elkerülésével indul neki Pestnek. Úgy számít, hogy hajón kényelmesen leereszkedik Szolnokig, onnan pedig a vasút puha ölén pár óra alatt a fővárosban van. Nádudvarról épségben el is jut a csegei révig, ott azonban 300 mázsa sót raknak rá a hajóra s kis híján elsüllyednek. Alighogy elhárul fejük felől ez a veszedelem, elpattan a gőzös egyik kereke és zátonyra futnak. Az utazó közönség zuhogó záporban, egész éjszaka azon erőlködik, hogy csigákkal és ludakkal kiszabadítsa a hajót, de csak negyednapra sikerül a fennakadt gőzöst levontatni és útjára bocsátani. Ezalatt Bernát uramnak épp elég ideje van tünődni afölött, melyik az elviselhetőbb: az alföldi töltés sarába merülni, avagy egy tiszai zátonyon üdülni a megrekedt hajó szellős fedélzetén.

3.

A tiszai gőzös mindenesetbe jó segítség olyankor, amikor az alföldi utak teljességgel járhatatlanok. Vahot Imié 1851 nyarán hazafelé készül Munkácsról, de mivel a szatmármegyei utakra nem lehet rámenni, a Szatmárnémeti, Nagykároly és

Debrecenen át vezető egyenes pesti út helyett, Nagymihályon keresztül Tokaj felé megy, hogy elérje a lefelé induló hajót. Sikerül is helyet kapni rajta s két nap és két éjjel tartó út után megérkezik Szolnokra. A lassú haladás oka a Tisza szabályozatlan folyása s labirintszerű kanyarodásai — ahogy Vahot feljegyi — Ezek miatt »Tokajtól Szolnokig 6 mértföldnyi térvonalat kénytelen a gőzös össze-vissza kalandozni s ezen tekergés miatt megtörténik, hogy némely helység, még akKor is, mikor azt régóta elhagytuk, különböző oldalról ismét elértünk. Ha e kanyarulatoknál kiszáll valaki a gőzösből, gyalog a szárazon egy óra alatt eljut oda, hová a hajó 4—5 óra hosszúig szokott elvergődni*.

Tizennyolc esztendeje már annak, hogy az első gőzhajó, a »Duna«, fedélzetén Széchenyivel, 1833 szeptember 13-án megérkezett Szegedre, amikor is »a ráczok hallgatva bámulták, feleségeik keresztet hánytak magukra; a magyarok pedig lár-mázva ujjongtak, gyalog, lóháton és kocsikor versengve futottak a hullámok közt előrehaladó haj óval«, — ahogy a Jelenkor beszámol a csodáról — de azért az 1845-től rendszeresen közlekedő tiszai gőzösök, a »Hermine«, »Pannonia«, »Attila«, meg a »Szeged« útja semmivel sem biztonságosabb, mint az első járatoké. Napirenden van a zátonyrafutás, a megfeneklés, a tönkre jutás s csak a Tisza-szabályozás hárítja majd el az akadályokat a hajózás elöl s teszi lehetővé a nagyobb gyorsaságot.

A dunai gőzösök sebességével sem igen vannak megelégedve az utazó polgárok. Nagy szenzáció ugyan, amikor az első gőzhajó, a »Franz I.« 1830 szeptember 17-én 14 óra 15 perc alatt Bécsből Pesten terem, felfelé pedig 40 óra 20 perc alatt megteszi a nagy utat, később azonban a vasút sebességétől elkábult emberek kezdik lenézni ezt a gyatra teljesítményt. Garay János — aki nem győz eléggé lelkendezni, hogy mióta a gőzhajót és a vasutat feltalálták, Pesttől Bécs csak egy »rándulás« — 1846-ban szükségesnek is látja, hogy az Életképekben megvédje a hajót néhány váci polgárral szemben, akik kifakadnak igen lassú haladása ellen. »Kiszámolák, — írja Garay — hogy a két és egyharmad óra alatt már kocsin is haza értek volna, de kifeledék számvetésükből, hogy a gőzös először: nem madár, másodszer viz ellen megy vala s har-

madszor jókora széllel is küzködött, s hogy másfelől kocsijok jól megrázta s felporozta volna gégejüket, holott itt a legkéjelmeseb nyugalomban azt derekasan felborozhatták, mit tüzes verseny közben teljesítenek is. De az ember mindig szeret panaszkodni és gárcsokodni: e jó emberek a gőzöst legalább is grif madárnak képzelhetek, kit a leggyorsabb paripa sem ér utól futásában.«

Azt mégis nehéz volna tagadni, hogy minden meglehetősen kényelmes lassúsággal folyik a hajó körül: a beszállás, az indulásra készülődés, a megindulás és a kikötések egyaránt. Ha egy-egy úri hintó fedélzetre emelése háromnegyedórát vesz is igénybe valamelyik vidéki állomáson, a hajó 200—300 főnyi utasának türelemmel ki kell várnia a körülményes behajózást. Mert ha a vonattal kapcsolatban nem is oldották meg az úti-hintók szállításának problémáját, a hajó kénytelen felvenni őket, külön helyet jelölve ki számukra a fedélzet hátsó részén. Pestről való indulásakor ugyancsak szépen kivárja a kapitány, amíg az utazókocsikat mind felvontatják s az utasok is felhordják ágyneműiket, amin majd éjszaka pihenni fognak. Csak ha már minden és mindenki a fedélzeten van, akkor ad jelt a haranggal, mire a parton háromszor eldördül a mozsárágyú, a kerekek lassan mozgásba jönnek, a hajó elválik a parttól s az utasokat megilletődés fogja el.

Hogy milyen fajta ez a megilletődés és mi váltja ki, azt Garay János árulja el, amikor »sajátos vegyületével a keserédes érzetnek«, ez a végtelen mondat buggyan ki belőle: »A hajós legények ide s tova szaladgálása, kötelek hajgálása, a gőzkürtő recsegése, a parton visszamaradtak s hajóbeliek kölcsönös búcsúkiáltásai utóbb kézzel, kalappal és kendőlobogtatással integetett istenhozzájai, az indulást jelentő harang csengése, a kapitány beszédcsovének hangjával vegyülve, mindez rugalmat, némi emelkedést ad a léleknek, s a legszomorúbb vagy egykedvű utast is legalább pillanatnyi gyönyörzésre villantja: más felől kedveseink visszamaradása, egy bizonytalan elem feletti lebegésnek tudata, egy hatalmas tüzgépnek szomszédságában, melynek szétpattanása mindnyájunkat egyszerre semmivé tehet, a mindinkább távozás, amint tárgy tárgy után tűnik el, ház ház után maradoz, torony torony után távozik

látkörünkől, természeténél fogva némi aggályos, borongó érzettel párosul.«

A megilletődés indokolt, hiszen a gőzhajó még újság s az ötvenes, sőt a hatvanas években is kisebbségben van a dunai járművek között: a nagy folyam jóval több állati és emberi erővel vontatott hajót lát, mint gőzöst. A »Magyarország képekben« még 1867-ben is így ír: »Csendes nyári estén, amikor a főváros siketítő zörgő-börgő zaja némileg megcsendesedik, ha Pest lakója kísétál egy kis tisztább levegőért a Dunaparra, gyakran hallhat hosszú, kinyújtott egyhangú kurjantásokat a budai part felől... A vontatóhajók népe az. Megrakodva jó a hajó az alföldi Duna tájairól, egy hosszú sor ló vontatja a part hosszában, elnyúló vonalban lépegetve egymás után, mint a puszták karavánjának tevéi. 1

Rendszerint két összekapcsolt fahajó halad együtt, rajta deszkából Összerótt kalyiba az utasok és az árurakomány számára. Egy ilyen hajópár felvontatásához legalább 10 hajós, 2 főfuvaros, 38 hajtó és 38 ló kell, A parton elől halad a főfuvaros lóháton, vizsgálja az utat a vontató lovak előtt, míg a hajtók a lovakra vigyáznak és arra, hogy a vontatókötél valamiben meg ne akadjon. A vontatás a budai parton történik s a sekély, zátonyos partrészekén nagy erőfeszítést követel embertől állattól egyformán. A lovak hasig járnak a vízben, hogy a hajó lenghető mélységet kapjon, a hajtók ordítva ütik, verik, csépelik őket, ostorpattogás, káromkodás, vezényszó-ordítás harsány zaja veri fel a part csendjét s ha minden jól megy, nagy kinszenvedések árán haladnak is napi 10—12 kilométert. Pesttől Bécsig legkevesebb 20 napot kell számítani, de nem ritkán jóval tovább tart az út.

Lefelé persze gyorsabban haladnak, különösen ha megvárják az árvizet s annak sodrába kapaszkodnak. Természetesen ez a leusztatás sincs minden vesződség nélkül — főképpen a kanyargósabb és sekélyebb szakaszokon — kell hozzá elől-hátul két-két erőskezű kormányos és nyolc-tíz evezős hajóslegény, hogy segítsenek, ahol szükség van rá. Ettől a hajósnéptől hangoz a partmenti kocsmák ivója, ha pihenésre kikötnek, őket ismerik a falusiak s az ő hajójukat, amely elé gyakran adnak kisegítő vontatólovakat, a gőzhajó még hosszú-hosszú ideig

csodálat tárgya, megjelenése izgalmat kelt s közeledtére seregestül tódul a nép a partra, hogy láthassa. Legalább is ilyesfélét írnak az egykorú kalendáriumok . . .

4.

Már pedig ezek a kalendáriumok nem hazudnak, hiszen félig-meddig hivatalos jellegűek s az ötvenes években már a »Baedeker« szerepét is vállalják. A hajójáratok, vasúti menetrendek s a postakocsik indulási és étkezési adatainak közlésén kívül belőlük tudni meg többek között azt is, mikép lehet megközelíteni hazai fürdőinket. Müller Gyula 1852. esztendei Nagy Naptára például nevezetesebb fürdőinkről ilyesféle tudnivalókat közöl:

Bártfa. 35 mértföld Pesthez. Legolcsóbb menni Eperjesig a gyorskocsin, innen a társaságkocsik 6 óra alatt érnek Bártfára. Bútorozott szobák napi 16—30 krajcár pengő pénzben. Étteremben ebéd 30—40 krajcár.

Pöstyén. Szempczig a pest—bécsi vonaton, innen Nagyszombaton át szekéren.

Mehddia. Pesttől Orsováig gőzösön, itt mindig találandának fuvarosok, akik két és fél óra alatt mérsékelt árért Mehádiára röpitik az utast.

Szobranc. Pestről legkényelmesebb a Tiszán Tokajig vagy gyorskocsin Kassáig, mindkét helyen található Szobrancra járó alkalmakat.

Eger. Pestről Egerbe utazni fölötte kellemetlen dolog, mert ide se gőzhajó, se vasút nem jár s így egyedül a posta s gyorskocsikra vagyunk szorítva, ha azonban ezeknek fontolva haladása inyünk ellen van, használhatunk gyors parasztokat, lovakat váltva Gödöllőn, Hatvan, Kápolna és Gyöngyösön. Ezek borsos árért ugyan, de annál gyorsabban szállítanak majd Egerbe.

Szliács. Legrövidebb és legolcsóbb út: Esztergom-Nánaig a vasúton, innen tovább Kéménd, Zseliz, Léva és Selmecen keresztül szekéren. A saját szekertükön utazók mehetnek Vác, Rétság, Ipolyság, Szemeréd, Németi, Sz. Antal, Selmecnek.

Lubicz. Pesthez 40 mértföld, Zágráb megyében. Legajánlatosabb s legrövidebb Keneseig a Lobmayer féle gyorskocsin, innen Kisfaludy-gőzösön Füredet megérintve Keszthelyig, tovább fogadott vagy saját szekeren Zágrábig, honnan társaskocsik 1 pengő forintért szállítják az utast a strand fürdőbe.

B. Füred. Mint fent Füredig. Akinek a hajóút nem tetszik, mehet a már említett gyorskocsin egészen Füredig. (Indul Pestről a Tigris vendéglőtől reggel 4 és fél, Füledre este 7 és fél órára ér. Egy személy Füredig 10 forintot fizet.)

A kalendáriumok közlik a fővárosba érkező vidékiekkel, hogy miképpen járjanak el az útlevelellenőrző hatóságoknál, mit nézzenek meg Pest-Budán, melyik szállodában foglaljanak szobát s milyen közlekedési eszközöket vegyenek igénybe a városban való jártukban-keltükben.

A Pest felé vasúton, gőzhajón vagy szekéren közeledő utast a pályaháznál, a hajóállomáson vagy a vámnál rendőr várja s kéri az útlevelet. Átadván, kap a rendőrtől egy lapot, amire jól kell vigyáznia, — így intik az utast a kalendáriumok — mert ha elvész, baj lehet. Megérkezésük után mingyárt másnap a rendőrségi főhivatalhoz (Feldunasor, Wodianer-ház) megy fel a Pestre jött idegen. Ott felmutatja a vámháznál vagy egyebütt átadott útleveléért cserébe kapott lapot s ha Pesten akar mulatni, tartózkodási jegyet kér, ha pedig tovább kíván utazni, útlevelét kéri vissza. Ha a fővárosban szándékozik maradni, annyi napra kap tartózkodási jegyet, amennyire igényel. Amikor aztán pesti mulatása után távozni akar a városból, a tartózkodási jegyet visszaadja s megkapja útlevelét (legközelebbi céljára láttamozva) meg egy vámjegyet, ami nélkül senki sem mehet ki a városból. Ez a vámjegy három nappig érvényes, átvétele után tehát három napon belül el kell hagyni Buda-Pestet, vagy hamaradni kényszerül az idegen, újjal kell azt felcserélnie. Az útlevel nélkül járó utas temérdek kellemetlenségnek teszi ki magát. Podmaniczky Frigyes is, 1850-ben Aszódról jövet, a kerepesi vámnál nem tudja felmutatni nagy sietőségében otthon hagyott útlevelét s bizony a rendőrségre keiül, mint »ein passloses Individuum«. Útlevel nélkül a legrövidebb útnak sem tanácsos nekivágni s ha valakinek Pestről Komáromba szól a passusa, nem indulhat el Szolnok felé.

A fővárosba érkező vidéki ember útlevelének átadása után szállást keresni indul. A kalendárium megfelelő oldalán részletes útbaigazítást talál a fogadókra vonatkozólag is. Megtudja belőle, hogy akinek legtöbb dolga a lóvásártéren s vidékén van, szálljon a ^Mátyás király«-ba (Kerepesi-út és Ősz-utca szeglete), ha az Országúton, a megyeház körül lesz elfoglalva a »Fehér hattyú«-ba (Kerepesi-út, a Nemzeti Színházzal szemközt), vagy az »Arany sas«-ba (Újvilág-utca), ha a József- vagy Ferenc-külvárosokban van dolga, a »Két pisztoly«-t használja (Országút és József-utca szeglet, a Nemzeti Múzeum mellett) vagy a »Két orosz lány«-t (Széna-tér és Soroksári-utca szeglete), a belvárosban és az aldunasoron a »Nádor« (Váci-utca), » Vadászkürt* (Kishíd-utca), »Angol királynő« (Nagyhíd-utca szeglete) vagy a »Fehér hajó« (Szervita-tér) ajánlható. Ezek az alvidékre utazó gőzösök kikötő főhelyeihez vannak közelebb.

Akik a Lánchídnál, a felvidékre utazó gőzösök kikötőjéhez akarnak közelebb lenni: az »Európá«-t vagy az »István főhercege-ét *keressék fel.* A *Lipót-külvárosban mozgolódók* a »Tigris« (Szél-utca) vendégfogadóba, a váci út körüliek pedig a »Páris városa« című új s csinos vendéglőbe (Váci-út) menjenek.

Budán a »Fortuna« (a Várban, a Fortuna-utcában), a »Híd« a dunaparton, a volt fahíd helyével szemközt s a »Hét választó fejedelemhez« (Tabán) ajánlhatók. Az említett vendéglők tulajdonosai többnyire tartanak lovakat s kocsit, miket a vendégeknek a város területébeni használatra mérsékelt díj mellett készséggel átengednek.

A »Hol együnk?« kérdésre ez a felelet: A Zrnyi kávéház mellett van a »Barát« bécsi modorra felszeielt vendéglője. Igen jó ízűt lehet ehetni: a Borsajtó (Kalap-utca), 3 Holló (Városház-utca), Fogoly (Sebestyén-tér), Fiaszó (Váci-utca), Aranykéz (Aranykéz-utca), Nagy pipa (Kishíd-utca) és Páris város (Dorottya-utca) című vendégfogadóiban.

Az idegen persze nem ül mindig fogadói szobája mélyén, szét is szeretne nézni a városban. Ha gyorsan akar járni városnéző körútján, a közlekedési eszközök több neme között válogathat. Bérelhet bérkocsit, egész napra hat forintért vagy egy órára egy forintért. Ha nem időre, hanem bizonyos útvonalra

akarja igénybevenni a fiákert, akkor a vasútállomási térről Pestnek minden városrészébe elviszik 1 forintért, Budára 1 forint 30 krajcárért, Óbudái a pedig 2 forintért. A Városligetbe Pest bármely részéből 1 forintba kerül az út.

Budára gőzhajón vagy bérelt csolnakon is átmehet. A gőz-hajók helyi járatai a volt fahídfőtől indulnak tavasztól késő Őszig minden második, nyáron minden órában. Kikötnek Budán a Bomba-téren (Batthyányi-tér), Császárfürdőnél és Óbudán. A viteldíj bárhová 6 pkr. A csónakok (Budára és vissza) a pesti oldalon a sóház, piaristák épülete, Angol királynő, Lánchídon felül és a deszkakereskedők raktárai előtt horgonyoznak. Indulnak csaknem minden negyed órában. Vitelbér 3 Pkr.

Margitszigeti csónakok, Szekrényessy egyenruhás matrózai a Császárfürdőtől és a pesti oldalról a kedves szigetbe kiszállítják az árnyék után sóvárgó szerelmeseket.

Igénybeveheti a városnéző idegen a társaskocsit is. Előzőleg persze alaposan tanulmányoznia kell a kalendáriumból, hogy mely vonalakon s milyen időközökben közlekednek. 1853-ban például hét vonalon jár az omnibusz:

I. *A vasútig és innen vissza be a városba.* Állomás-helyük a Sebestyén-tér, a Zrínyi kávéház és a Magyar király vendéglő. Elindulnak állomáshelyeikről a vasúti vonat indulási ideje előtt 1 órával, vagy ha a kocsi megtelik, előbb is. Menetdíj egy személytől télen-nyáron 8 pkr., azonban a kocsisok rendszeren 10 pkr-t szoktak zsarolni azoktól, akik az árszabályt nem ismerik, vagy kik magukra hagynak ijeszteni. A vasúti társasági kocsik az állomásukig útban eső vonalon, ha valamelyik utas netalán kiszállni óhajtana, kötelesek megállni.

II. *Kőbányára és vissza.* Indul Pestről a Zrínyi elől (Hatvani-utca, Országút sarok), Kőbányáról pedig a Kápolna előtti térről reggel 9, déli 12, délután 3 órákor. Az utolsó menet Pestről este 7, Kőbányáról este 8-kor van. Menetdíj 10 pkr.

III. *Császár fürdőbe és vissza.* Az év azon szakában, melyben a dunahajózás pihen, a Magyar király előtti térről (mai Vörösmarty-tér) rendszeren minden 3-ik órában. Menetdíj 10 pkr.

IV. *Rumbach fürdőbe és vissza.* A lutheránus templomtérről a nyári évszak folyama alatt naponként minden második órában, 6 pkr.

V. *Város erdejébe.* Nyáron a Magyar király elől ünnep és vasárnap délutánonként, 10 pkr.

VI. *Zugliget és Svábhegyre.* Nyáron reggeltől késő estig. [A viteldíj változik, a kocsisok annyit zsarolnak, amennyit lehet. ^Rendesen 16—20 pkr.

VII. *A Császár fürdőből a Zugligetbe* a fürdőszak alatt, reggeltől estig, 16 pkr.

A társaskocsiktól nincs túlságosan elragadtatva az utas, de a pesti polgár sem. Hírlapi ostorozásuk állandóan visszatérő téma s Lauka Gábor is több esetben ejt róluk szót meglehetősen gunyorosan az Életképekben: »Hogy mily kellemmel bír az 'omnibus'-okoni utazás, — sziporkázik az egyik helyen — álljon itt e néhány sorbani leírás: Kilenc különböző nemű és állású ember szorítottatik mintegy öt lábnyi hosszú és 2% lábnyi széles üregbe, mely üregnek vannak ugyan szelelő lyukai, de ezen szelelő lyukakat üvegtáblák többnyire szelelhetetlenné varázsolják. Kilenc annyiféle embernek, kilenc annyiféle kigőzőlgése, ezen kigőzőlgésben vegyítve kapa-, muskotály, csányi és verpeléti dohányillat, ehhez még egyéb illatok, soha nagyobb szerűbb találmánya valamelyik liberális korszaknak, te összesimítád a különválni akaró szellemeket, hogy összepréselve nagyobb szerű dolgokat mutathassanak fel, — azért üdvözlégy! Mellém a sors — de nem a jó, hanem az a kaján — egy dámát erőltetett, erőltetnie kellett, mert noha testének bizonyos fractiója az én oldalamon nyugvék, egész a vasvonalig, mégis egyre panaszkodott, hogy iszonyú kínos ülése van, hogy ha sokáig így tart, nem állja ki a dicsőséget.«

Másutt viszont így szedi pontokba Lauka a társaskocsi nyújtotta élvezeteket: 1. Az illető nem fárad el. 2. Conversálhat, ha tetszik. 3. Fehér nadrágját tarkává quadrolírozthatja. 4. Tyúkszemeit, ha hegyesek valának, laposírozthatja. 5. Közelebb ismeretségbe jöhet a kapadohány, rózsaoilaj, jázmin, disznózsír, velő, pacsuli és más inexpressible illatokkal. 6. Szociális ismeretséget köthet különféle genrebeli személyekkel. 7. Számtalanszor csak öt perccel érkezik a pályafőhöz a kocsi

elindult után s így 8. ingyen szekerezhetik vissza. 9. Ha többen vannak: izzadhat jobban, mint a Rudasban. 10. Számtalanszor végighallgathatja, mint gazemberezik össze elvbarátit stb.

Ellenszenves közlekedési eszköz a társaskocsi, az bizonyos, de járatai azért mindig zsúfoltak. A legnagyobb forgalmat a pályaházhoz vezető vonal bonyolítja le s e járat szerepe mind jelentősebbé válik, ahogy a vonatok száma szaporodik. Egyre többször kell fordulnia a Zrínyi vagy a Magyar király és az indóház között, megrakodva utassal, akik most már nem a postakocsi-állomás, hanem a vasúti pályafő felé igyekeznek. A budapesti indóházakból mind több és többfelé indul vonat, 1857-ben már Temesvárig és Debrecenig, 58-ban Aradig és Nagyváradig, 59-ben Debrecenből Nyíregyházán át Miskolcig,



A Magyar Északi Vasút pesti indóháza a 60-as években
(Fametszet)

60-ban Kassáig, 61-ben Nagykanizsáig lehet gőzkocsin menni s a magyar vasútvonalak hossza 1867-ben eléri a 2293 kilométert. És ekkor az omnibusz mellett már a lófejű vasút is rendelkezésre áll a pesti pályaudvarra igyekvő utasembernek. A lóvonatú vaspálya első vonala, amelyet 1866-ban állítanak üzembe, a Széna-térről (a mai Kálvin-tér) indul ki s az »Országúton«

(Múzeum-körút, illetve Károly király-út) halad Újpestig. Ezt az utat egy óra alatt futja meg a lófejű vasút, amelynek a következő állomásai vannak: Nemzeti Múzeum, Zrínyi Kávéház, Ev. templom, Lipót templom, vasúti indóház, kis sör-csarnok és végül Új-Pest, de a Széna-tér és az indóház között bárhol megáll, ha fel- vagy leszállni akaró utas jelentkezik. A viteldíj Pestről Új-Pestre I. osztályon 20, II-on 15, III-on pedig 10 krajcár. A Széna-tér és az indóház között osztály nélkül 10 kr. a biléta ára. A legnagyobb forgalmat természetesen ezen az útszakaszon bonyolítja le a lóvasút, az utasok jelentős része a mindegyre több vonatot indító pályaházhoz igyekszik.

Amilyen mértékben szaporodnak a vasútvonalak, olyan arányban állnak ki a forgalomból a postakocsik és gyorszekek. Éles határvonalat azonban nehéz volna húzni a kocsi és a vasút világa között, hiszen még 1867-ben is 51.000 embert szállít a posta s például Pest és Miskolc között a gyorskocsira is szükség van, mert vonaton csak óriási kerülővel, Szolnok—Debrecen—Nyíregyháza—Szerencs érintésével, lehet megközelíteni Borsod megye székvárosát. A kiegyezés évében még hét fővonalon közlekedik a szekér-posta is, de a nagy megbékélést követő gazdasági fellendülés korszaka olyan gyors egymásutánban adja át a közforgalomnak az új vasútvonalakat, hogy a sínparók hossza 1886-ban már közel tízezer kilométer, a posta által szállított utasok száma viszont 11.000 alá esik.

A delizsáncok, postakocsik, gyorszekek aztán rendre szolgáltatón kívül kerülnek. Egyik a múzeumban kap helyet, a másiktól tyúkketrec lesz az elárvult postaá^omás udvarán s a legtöbbet ugyanúgy emészti meg az idő, mint az udvarházak feleslegessé vált, kimustrált üveges hintóit, nehéz batárjait, amiket egymásután dobnak ki a színből, hogy ne foglalják el a helyet a korszerűbb járművek elől. Legtovább Erdély földjén, a dés—besztercei és a segesvár—csíkszeredai vonalon tart ki a delizsánc, aztán ez a két utolsó kincstári postajárat is leáll s átveszi egyeduralmát a győztes vasút. Ami azóta történik a sínek és szemaforok, váltók és sorompók világában, az már nem múlt és nem történelem. Előttünk száguldanak tova

a kékhasú nemzetközi expresszvonatok, orrunk előtt csattog el a félelmetes testű áramvonalas gőzmozdony s naponta halljuk a villanyvonat ijesztő sikoltásait. A letűnt idők krónikásának ezekkel az újabbkori szörnyekkel már nincs dolga s a levegő jövő-menőire sem vet ügyet. A honi utazás históriája akkor ér véget, amikor az utolsó szelíd jármű, a végkép kiérdemesült delizsánc, bevonul a közlekedésügyi múzeumba.

I R O D A L O M

Apor Péter: *Metamorphosis Transylvaniae* (1736). *Ballai* Károly: Magyar kocsmák és fogadók, Budapest. *Barabás* Miklós emlékiratai. Közli: Kezdi Kovács László, Budapest, 1902. Gróf *Battyhányi* Vince utazása 1805 esztendőben, Pesten, 1818. *Berecz* Károly: Utazási képek Magyarhonban, Athenaeum, 1842. 76. szám. *Berzeviczy* Albert utazásai 1818—1820. Útinaplója nyomán ismerteti dr. Szádeczky Lajos, Budapest, 1889. Gróf *Bethlen* Elek útinaplója, Kolozsvári Nagy-Naptár, 1867. *Birkás* Géza: Egy francia tudós dunántúli utazása 1818-ban, Győr, 1931. *Császár* Mihály: A magyar művelődés a XV. században, Budapest, 1902. *Csikvári* Jákó: A közlekedési eszközök története, Budapest, 1883. *Deák* Farkas: Magyar Hölgyek Leveli 1515 —1709, Budapest, 1879. *Demkó* Kálmán: A feisőmagyarországi városok életéről a XV—XVII. században, Budapest, 1890. *Déryné* naplója. Sajtó alá rendezte: Bayer József, Budapest. *Divéky* Adorján: Felső-Magyarország kereskedelmi összeköttetése Lengyelországgal, Budapest, 1905. *Edvi Illés* Pál: Némely oktatások messzire Utazóknak, Tudományos Gyűjtemény, 1825. II. 89. *Eötvös* Károly: Utazás a Balaton körül, Budapest. Gróf *Esterházy* Antal levelei feleségéhez 1701 —1706. Nyomtatás alá rendezte Szabó István, Budapest, 1940. *Evlia Cselebi* török világotutazó magyarországi utazásai 1660—1666. Fordította és jegyzetekkel kísérte: Dr. Karácson Imre, Budapest, 1904., ill. 1908. *Galgóczy* Károly: Nagy-Kőrös város monográfiája, Pest, 1896. *Gárdonyi* Albert: Felső-Magyarország kereskedelmi útjai a középkorban, Budapest, 1908. *Gonda* Béla: A magyar hajózás, Budapest, 1899. *Grünwald* Béla: Á régi Magyarország 1711 —1825, Budapest, 1888. *Győrffy* István: Nagykunsági Krónika, Karcag, 1922. *Haan* Lajos: Békésvármegye hajdana, Pest, 1870. *Hajnal* István: Arndt magyar utazása 1798-ban. Magyar Szemle, 1927 —1928. *Hencz* Lajos: A magyar posta története és érdemes munkásai, Budapest, 1937. *Hennyey* Vilmos dr.: A magyar posta története, Budapest, 1926. Gróf *Hoffmannsegg* utazása Magyarországon 1793 —94-ben. Fordította: Berkeszi István, Budapest, 1887. *Hóman* Bálint és *Szekfü* Gyula: Magyar történet, Budapest, 1935. *Hornyik* János: Kecskemét város története, Kecsk-

méten, 1861. *Horváth* Elek utazása Vasból Somogyba, Sas, 1832, XI. I. *Ipolyi* Arnold: Besztercebánya városa műveltségtörténeti vázlata, Budapest, 1874. *Jókai* Mór: Magyarhon szépségei, Budapest. *Jászay* Pál: Lászlóffy Pál követség járása I. Rákóczi György erdély fejedelemhez. 1642, Athenaeum, 1840. *Kerekes* György: Kassa város polgársága, ipara és kereskedése a középkor végén, Budapest, 1913. *Keresztes* József naplója: Magyarország polgári és egyházi közéletéből a XVIII. század végén, Budapest, 1882. *Kováts* Ferenc dr.; Adalékok a dunai hajózás és a dunai vámok történetéhez az Anjouk korában, Magyar Gazdaságtörténeti Szemle, 1901. *Márki* Sándor: Magyar középkor, Budapest, 1914. *Mikulik* József: Magyar kisvárosi élet 1526 —1715, Rozsnyó, 1885. *Molter* Károly: előzavával Hazai utazók Erdélyben, Kolozsvár, 1942. *Munkás* László: A királyi magyar posta története 1528—1715, Budapest, 1911. *Münnich* Sándor: Iglói királyi korona- és bányaváros története, Igló, 1896. *Nagy* Ignác: Szűnyogok, Pesten, 1848. *Nagy* Titusz: Honi utazás Levéltörédekben, Athenaeum, 1839. I. *Németh* János: A kereskedés története Magyarországon Árpád fejedelemtől fogva első Ferdinánd császár és királyig, Tudományos Gyűjtemény, 1839. IV. *Petőfi* Sándor: Útirajzok, utilevelek, Budapest, 1941. B. *Podmaniczky* Frigyes: Napló-Törédek, Budapest, 1887. *Princz* Gyula: Magyar földrajz, Budapest. Báro *Radvánszky* Béla: Magyar családélet és háztartás a XVI. és XVII. században, Budapest, 1896. *Ráth* Károly: A magyar királyok hadjáratai, utazásai és tartózkodási helyei, Győr, 1861. *Reizner* János: Szeged története, Szeged. *Repiczky* János: Nagy-Kőrös városa török levelei, Kecskemét, 1859. *Rómer* Flóris: A régi Pest, Budapest, 1873. Ifj. *Sobó* Jenő: Selmezbánya sz. kir. város társadalmi, ipara és kereskedelme a XVI. század második felében, Budapest, 1910. *Siklóssy* László: A régi Budapest erjsölcse, Budapest, 1922. —: Gyorskocsin Erdélyben, Kolozsvár, 1927. *Schustler* Emilia: Magyar társadalmi és családi élet, Budapest, 1912 ápr. *Szabolcsy* Antal: A közlekedés története, Budapest/1910. *Szalay* József: Városaink a XIII. században, Budapest, 1878. *Szamoia* István: Régi utazások Magyarországon és a Balkán-félszigeten 1054—1717, Budapest, 1891. *Szádeczky* Lajos dr.: Az első magyar postaszervezet és az erdélyi posták a fejedelmek korában, Budapest, 1890. —: II. Rákóczi Ferenc postája, Magyar Gazdaságtörténeti Szemle, 1898. *Szárászberky* Nagy József emlékjegyzetei (1800—1878). *Szenczi Molnár* Albert naplója, levelezése és irományai. Közreboocsátotta Dézsi Lajos, Budapest, 1898. *Szende* Pál: Magyar városok a középkor végén, Budapest, 1913. *Szigeti* János: Budapest a XIX. század első harmadában, Budapest, 1933. *Szmollény* Nándor: A középkori Szeged műveltsége, Szeged, 1910. Idősb. *Szögyény-Marich* László országbíró emlékiratai, Budapest, 1903. *Szűcs* István: Szabad királyi Debrecen város történelme, Debrecen, 1871. *Szűcs* Sándor: A régi Sárrét világa, Budapest, 1942. *Takáts* Sándor, *Eckhart* Ferenc és *Szekfü* Gyula: A budai basák magyarnyelvű levelezése I. 1553—1589., Budapest,

1915. *Takáts* Sándor: Rajzok a török világból I—III. k., Budapest, 1915. —: Régi idők, régi emberek, Budapest, —: A régi Magyarország jókedve, Budapest, 1921. —: A dunai hajózás a XVI. és XVII. században, Magyar Gazdaságtörténeti Szemle, 1900. Gróf *Teleki* Domokos: Egynéhány hazai utazások leírása, Bécs, 1796. Bethlenfalvi gróf *Thurzó* György levelei nejéhez, Budapest, 1876. *Tóth* Béla: Magyar ritkaságok, Budapest. *Trócsányi* Zoltán: A történelem árnyékában, Budapest, 1936. —: Kirándulás a magyar múltba, Budapest, 1937. *Vahot* Imre Látogatás Losoncon, Remény, 1851. —: Utazás a Mátrától a Tátráig, Remény, 1851. Gróf *Vay* Sándor: Amikor még postakocsin jártak, Budapest. — J, A régi világból, Budapest. —: Egy régi magyar úri-asszony Naplójából, Pesti Hírlap, 1915. *D'Artagnan* (gróf Vay Sándor): Régi magyar társasélet, Budapest. Dr. *Zoltai* Lajos: Ismeretlen részletek Debrecen múltjából, Debrecen, 1936. —: Mikor keletkeztek debreceni határban a puszta csárdák, Debreceni Szemle, 1934.

TARTALOM

| | |
|--|-----|
| <i>Előszó</i> | 5 |
| Első fejezet: | |
| <i>A ló és a hintószekér</i> | 9 |
| Második fejezet: | |
| <i>Megjelenik a kocsi és a posta</i> | 29 |
| Harmadik fejezet: | |
| <i>Utazás a törökvilágban</i> | 71 |
| Negyedik fejezet: | |
| <i>A sátólól a karavánszerájig</i> | 105 |
| Ötödik fejezet: | |
| <i>A delizsánc és a forspont</i> | 122 |
| Hatodik fejezet: | |
| <i>A biedermeier gyorskocsija</i> | 165 |
| Hetedik fejezet: | |
| <i>A csárda világa</i> | 211 |
| Nyolcadik fejezet: | |
| <i>A kocsiposta alkonya</i> | 241 |
| <i>Irodalom</i> | 266 |