

A pest-budai repülőhid

Irta: Siklóssy László

Budának 1686-ban történt visszafoglalása világraszóló esemény volt. A híres vár neve közszajon forgott, ám vajmi kevesen gondoltak arra, hogy soha e kettős város oly nyomorúságos állapotban nem volt mint az ostromot követő időben. I. Lipótnak még volt valamelyes jóakarata, hogy a városokat talpra állítja. Intézkedések történtek a két város felépítése iránt s 1687-ben Pestre került a hajó- és hajóhidépítési hivatal is.

Ha már most a pest-budai hajóhid iránt érdeklődünk, visszaemlékezhetünk, hogy a török hajóhid ostrom közben elpusztult. Nem is valószínű, hogy az ősz hátralévő részére szükségesnek ítélték volna, hogy az összelőtt városok szolgálatára hid álljon a Dunán. A következő 1687-ik esztendőben azonban ismét hidat találunk körülbelül azon a helyen, ahol a török hajóhid állott. Ebből az esztendőből ugyanis megbízható tudósításunk van Pestről is, Budáról is, Tollius Jakab tudós hollandi utazótól, aki főleg Magyarország természeti kincsei és ókori régiségei iránt tanúsított érdeklődésből utazta be országunkat. Ő át is ment a hidon, sőt megszámlálta a hidat tartó deréglyék számát, amelyet 57-re tesz. Ez megfelelhet a valóságnak, ellenben az az állítása, hogy a hid tízezer láb hosszú, természetesen téves.

Bármennyire száraz tudós volt is Tollius Jakab, sorából élénken visszatükröződik a megfeszült idegeknek az a jelentékeny letompulása, amelyet a háboru után fellépett katzenjammer okozott. Hallgassuk meg az ő leírását, mely önkéntelenül hangulatképet rejt magában:

„Ahg hagyjuk el Vácot — írja — mikor

három mértföldnyi ut után a leggyönyörűbb látványosságként tünt elénk Buda vára, magas hegyen fehérítő falakkal, tornyokkal, templomokkal. Üdvözöltem e nemes várost, királyok székhelyét, amelynek látásáért oly régen égtem. Minél közelebb jutottam, annál inkább bámultam Cézár szerenésjét, amely ezt az erős és művészi helyet kezére adta.

Elragadtatása azonban elmúlik a valóság láttára, mert a következő mondatából már kiderül, hogy Budán még csak meg sem lehetett szállania, hanem Pesten kellett szállást keresnie. Mikor pedig a hidon akart átmenni, egy síheder, akire kabátját bízta, egyszerűen eltűnt a lelkére kötött portékával. Budát szerinte piszkos rác népség lakja. A magyaroknak egyáltalán nem szabad Budába betenniök lábukat. Ilyképpen még Pest tűnik neki jobb állapotban levőnek.

Pedig mily nyomorúságos kis város lehetett Pest a maga földhözragadt lakosaival, akiknek száma alig baladhatta meg a kétezerrel; hiszen kutatónk még 1700-ban is — tehát tizenháromévi telepítés után is — csupán négyezerrel beszélnek. Ám ezenközben szorgosan folyt az intézkedések a két város fellendítésének érdekében, csak hogy ne feledjük el, hogy amily élénk a sóvárgás egy még el nem ért dolog iránt, épp annyira lanyhul érdeklődésünk, ha a már meglévőről van szó. Budának és Pestnek a bécsi udvar szemében már távolról sem volt az az elsőrendű fontossága, mint a visszafoglalás előtt. Igaz, hogy 1703-ban mindkét város visszakapta I. Lipóttól régi privilégiumait és visszanyerte szabad királyi városi címét olyképpen, hogy Buda rangban az ország első fővárosa, amely után másodiknak Pest következik, csak hogy egyelőre mindez üres titulus maradt, amelynek adományozására a

császárt és királyt sejtethetőleg az a törekvés bírta, hogy a városokat a kitört Rákóczi-szabadságharctól távoltartsa, ami sikerült is.

Mindenesetre az 1686-tól 1703-ig terjedő időszak Buda és Pest rekonstrukciójának első és nem terméketlen időszaka. Ha ellenben felvetjük a kérdést, hogy 1688-ban is meg volt-e még a hajóhid, amelyet Tollius 1687-ben látott, okirati adat hiányában nemmel kell felelnünk. Sem a hadi, sem a kereskedelmi, még kevésbé társadalmi szempont nem tette szükségessé, hogy Budát és Pestet ilyen költséges közlekedési ut kösse össze. Hiszen Pozsonyban is csak időről-időre, koronázásokkor és országgyűlésekkor állították fel a hajóhidat; a rendes közlekedést 1676-tól kezdve az a repülőhid bonyolította le, amelyet Moller Vilmos bécsi ácsmester konstruált.

A repülőhid tudvalevőleg sem hid nem volt, sem nem repült. Egy jól megácsolt kompnak volt ez a díszes neve, amely a folyó közepén egy fix ponthoz erősített kötél, valamint csúszkák segítségével közlekedett a két part közt és szállított nemcsak személyeket, hanem árut, társzekereket, lovakat, más egyebet is. Ezt akkor igen könnyed és modern közlekedésnek ítélték. Pozsonyban annyira bevált, hogy mi ok sem lett volna rá, hogy Budán más szisztémát alkalmazzanak.

A budai hajóhidat tehát ilyen repülőhid váltotta fel. Kérdés, mikor? Szerintem azonnal, mert Buda és Pest nem maradhatott állandó összeköttetés nélkül, amelyet szükségessé tett egyfelől a két város rekonstrukciója, másfelől az a körülmény, hogy keletről nyugatra Pesten és Budán át vitt az ut. Semmi esetre sem maradhat meg Edvi Illés Aladár „Budapest műszaki utmutatója” című művében közölt az az adat, amely szerint a repülőhidon való közle-

Kedés 1736-ban kezdődött volna. Az efajta közlekedésnek már 1689-ben meg kellett kezdődnie. A közlekedést szabályozó aktákra oly folytonosságban, mint szerettem volna, nem sikerült akadnom a Fővárosi Levéltárban, bár az a remény kecsegtetett, hogy megtaláltam a repülőhid első alapvető szabályozását. A Helytartótanács ugyanis 1762 február 16-án (3866. sz.) egy szerződésmásolatot küld le a pesti tanácshoz és annak értelmében a hátralékok rendezését kéri. E másolat szerint egy 1701 március 16-án létrejött bérleti szerződés szabályozza a viszonyt egyrészt a császári udvari kamara, másrészt Buda és Pest szabad királyi városok között.

Az első pontban a kamara átengedi a két városnak, amelyek e céből társulnak, a révjogot, azaz azt a jogot és jogosítványt, hogy az embereket, barmokat, szekreket, repülőhidakkal vagy hajókkal átszállítsák a Dunán azon a helyen, ahol ez a rév már most is megvan és gyakoroltatik, szintugy átengedi a kamara a révdiót, vagy hidvámot 1701 április 1-től kezdődő hat évre az 1698 április 16-án legkényelmesebben kibocsájtott császári hidpajens szerint. A második pont értelmében senkinek sem szabad a városok engedelmével a repülőhidat használnia. A harmadik pont szerint a révdió fizetésétől mentesek a magyar klérusnak, a kamarának, a császári katonaságnak és a magyar nemességnek tagjai szolgálkával, lovakkal és kocsijaikkal együtt, de nem az eladás céljára szállított marhával, gabonával és szekerekkel. A negyedik pont szerint a révdió bérlete fejében a két város a kamarának évi ezeröttszáz forintot fizet hat éven keresztül és magára vállalja a javítási költségeket. Az ötödik pont arról intézkedik, hogy a városok háromezer forint ellenében magukhoz váltják a repülőhid egész felszerelését. A hatodik pont megállapítja a révdiókat, amelyek szerint egy gyalogos egy magyar krajcárt, ha juhot, disznót, borjut, kecskét hajt, ezek után darabonként egy krajcárt, ló és marha után három krajcárt, egy kisebb kocsiba

fogott pár ló után tizenkét krajcárt, egy négylóvas üres társzeker után harminc krajcárt, megpakott társzeker után, ha az kereskedelmi árut, bort, gabonát, marhabőrt, vagy hasonlót szállít, aránylagosan egy forinttal egy forint és harminc krajcárig terjedő díjat fizessen. A városok szorgoskodjanak, hogy mindenképpen megkönnyítsék az átkelést és alkalmazzanak e céből „diszkrét” személyzetet. A hetedik pont arról intézkedik, hogy a városoknak hajók dolgában magánembereket megelőző vásárlási joguk legyen. A nyolcadik pont egy évi felmondási időt köt ki.

A pesti városi tanács ijedten írt fel, hogy nem tud eféle szerződésről; ha ilyen létrejött volna, annak meg kellene lennie az ő irattárban is, ám nyoma sincs. De sem Pest, sem Buda nem bérlői, hanem privilégizált adományosai a hidnak I. Lipót király kiváltságlevelének értelmében, amely kifejezetten intézkedik a vám- és révjogról.

Több szó nem esik erről az állítólagos szerződésről, amely még felderítendő lenne, hogy valamely rejtve maradt tervezet-e, jóhiszemű tévedés-e, vagy misztifikáció műve-e? Mindenesetre igen különös a bekezdése, amely 1701-ben Buda és Pest szabad királyi városokról beszél, holott ezt a minőségüket csupán az említett 1703. évi kiváltságlevellel nyerték.

1702-ből már másfajta adatunk is van a rendes közlekedést illetőleg. 1702-ben utazott ugyanis a városon keresztül lord Paget angol követ társaságában Chishull Edmund anglikán pap, aki szintén szentel néhány sort városunknak. Szerinte Pest már teljesen felépült a romokból. Ugy látszik, kényelmi szempontból neki is Pest tetszett jobban, mert urával együtt Pesten a Kúthoz címzett fogadóban szálltak meg. Innen ment Chishull a repülőhídon Budára.

Kétségtelen, hogy nem a városok vették bérbe, hanem ellenkezőleg ők adták bérbe a hid jövedelmét. Egy későbbi aktában a rév-

jövedelmek 1705-iki rendezéséről van szó, de a további részletek hiányoznak.

Ez az 1705. évi szabályozás egyébként meglehetősen elméleti maradhatott, mert II. Rákóczi Ferenc szabadságharca ekkor már felrázta az egész országot. Budának és Pestnek két tűz között kellemetlen helyzetbe volt. A tulnyomóan rác lakosság a magyarság ellen fordult és nem csatlakozott a felkelőkhöz, amiért keserves esztendőket kellett átélnie. A Dunántul sikeresen működő Bottyán tábornok ostromszerek hiányában nem vehette be ugyan Buda várát, ellenben portyázó csapatai gyakran megjelentek a város határában, honnan minden néven nevezendő lábas jószágot elhajtottak. Még rosszabb sorsra jutott Pest városa. 1706 végén történt ugyanis, hogy Rabutin tábornok Debrecenből Pest felé vette útját, hová máris kiéhezett seregével 1707. január 21-én meg is érkezett. A nyomorult városban nemcsak élelmiszert, hanem fűtőanyagot sem talált, viszont a zajló Dunán nem tudott átkelni Budára. A sereg kinjában leszedte a magánházak fa- és szalmafedelőt, szintugy a királyi sőtivatal tetejét s azzal fűtött magának. Végre február 3-án és 4-én átkelhetett a befagyott Dunán, de a szorongatott Budán sem igen frissithette fel élelmiszerkészleteit.

A szatmári békeig (1711) tehát a pest-budai vízi közlekedésnek nincs valami említésre méltó története. A hidépítés terén inkább Vak Bottyánnak, aki maga kitűnő ács, jeles hid- és hajóépítő volt, földvári és érsekújvári hidjairól lehetne beszélni.

Am most a pest-budai repülőhídról van szó, amelyről következő adatunk 1716-ból való, amikor is megismerkedünk a repülőhid első bérlőjével, Lenner (Lehner) Jánossal, aki árlejts útján évi háromezer forintért bérelte ki a révdió jövedelmeket. Egy későbbi beadványban azt olvassuk, hogy a pesti és budai polgá-