

A pest-budai hajóhid

Irta: Siklóssy László

1767-ben került a sor a Budát és Pestet összekötő híd hajóhid teljesítésére. A hidat a kincstár építtette fel, annak használatán az az idővel vérték illette meg, a hid kezelése fölött. A hatóságot pedig a Pozsonyban székelő magyar királyi udvari kamara gyakorolta. A hidverés technikai munkálatait a főhajóhidhivatal végezte, amely a török megszállás megszűnése óta Pesten székelte a békés időkben hadi jellegéből mindinkább kivetkőzött. A helytartótanács, mint pl. 1771 május 20-iki leiratából látjuk, gondoskodott róla, hogy a hivatal szükség esetén a hidhoz kellett hajókkal, horgonyokkal kísérelje a kétős várost.

Ez a hajóhidhivatal a Váci-kapu közelében helyezkedett el, a jelentégtűrő István-utca déli oldalán lévő háztömbben. A Tűr István-utcának akkor Rondella-utca volt a neve, arról a rondelláról, amelyben a Váci-kapu folytatását alkotó városfal a Duna partján végződött. Ennek az utcának, mely ilyenképpen Hid-utca neve, nyert, vonalába került a híd, a híd személyzete pedig a városfal aljában húzódó házal foglalta el, részben a mai új lakarekvizitári palota helyén.

A kamara a hidat bérlés útján akarta értékesíteni. Az első híd bérlő Koppauer Gottfried pesti polgár volt, aki, ugyélszik, egy évre kapta meg a hidat, mert 1768-ban már újabb árlejtést rendeztek. Nyilvánvaló volt, hogy a híd bérléte csak oly kifizető üzlet, mint annak idején a repülőhidé volt. Nem is ment a dolog minden panamáris nélkül. Az árlejtés — akárcsak annak idején a repülőhidé — botrányba fulladt, amelynek részleteit nagyjából meg lehet állapítani az egy-

koru, bár hiányos akták alapján. A pesti Koppauernek Locatelli Péter, a leggazdagabb budai polgár (évenként 25—30 forint adót fizetett) volt a konkurrensa. Ekes küzdelemre még sem került köztük a sor, mert valamiképpen kiegyeztek. Ebben része volt Dersch János fürmendörök, a pesti polgárok szószólójának is, aki az összejövetel alkalmával olyasmit fejtegetett, hogy mi értelme sincs annak, ha a polgárok licitálás közben egymás ellen támadnak. Így aztán 11.800 forint évi bérért a Koppauer-féle pesti érdekeltség kapta volna meg ismét a hidat, a budaiak pedig lemaradtak volna. A bérösszeg azonban oly csekélynek látszott, hogy a kamara újabb árlejtést rendelt el.

Ekkorra azonban a budaiak, akiknek nem tetszett Locatelli viselkedése, elhatározták, hogy török-szakad, magukhoz kaparintják a bérléte. Három budai polgár állt a konzorcium élére, jelesül Falk Ferenc József, Krammerlauf Ignác és Stencel Ödön. Közülük Krammerlauf Ignác később fölvette a Kalmárfi nevet és a polgármesteri székbe emelkedett. Stencelről hallgat a krónika, cseben Falk Ferenc József, mint a híd bérlő társaság feje, nagy szerepet játszott a kétős város életében és közigazgatásában, amint az a következőkből kiderül.

A második árlejtésnél csakugyan kiélekedett a harc a két tábor között és végül is 16.150 forint évi bérrel a Falk-féle társaság lett a győztes. Ezt az árlejtést a pozsonyi kamara 1768 június 3-án jóváhagyólag vette tudomásul, egyszermind kemény szavakkal emlékeztet meg Locatelli Péterről és Koppauer Gottfriedről, akik a licitáción család módon összejársoztak, szintugy Dersch fürmendörök, aki hivatalos minőségében nemhogy előmozdította volna, de még tontotta az árlejtés sikerét. Végül szigoruan utasította Koppauer, hogy a híd

jövedelméről számoljon el és bérlőársait fizesse ki.

Az új bérlőtársaság adminisztratív teendőinek vezetését Falk vette át, amivel nagyot emelkedett a polgárság szemében, bár nem felejtették el neki, hogy nyolc esztendő előtt, 1759-ben még mint asztalossegéd ismételtén sikertelenül kérte a mesterek közé sorolását, mert nem tudott eleget tenni a formai szabályoknak, úgy hogy céhen kívül kellett maradnia. Ugy látszik, mégsem töltötte idejét hiába, ha ily jelentékeny vállalkozást tudott magához ragadni.

A társaság szerződése 1771 augusztus 20-ig szólt. A polgárság örömmel fogadta az új intézményt, amely a kétős város díszére is, hasznára is vált. Falk is meg volt elégedve a hidvám-jövedelmekkel, ám csakhamar kézzelfogható jelei mutatkoztak annak, hogy nem olyan egyszerű dolog a hatalmas folyóval dacolni. 1769 november 21-én ugyanis egy óriási szélvihar tulajokot sodort a hidnak és azt elszakította. Az okozott kárt a bérbeadó városok 11.718 forintra becsülték, amiből 4022 forintot a bérlők el is ismertek. A hídjövedelem azonban oly jelentékeny volt, hogy még az ilyen súlyos differenciák békés elintézését is lehetővé tette, már csak azért is, mert a bérlők mindent elkövettek, hogy 1771-ben ismét ők kaphassák meg a hidat.

Ugy is történt. A bérlési szerződést további négy évre megújították. A városok ez alkalomra 50 hajót szereztek be 10.807 forint értékben, a bérlők maguk 28 új és 19 régi hajót állítottak be. Stoikovits Gergely és Lehner Tóbiás pesti, Dimschütz János és Hillebrand Ferenc József budai híd bízatosok leltárt vettek föl a hidról, melyet 6282 forintra (?) becsülték. Az újabb átadás 1771 április 5-én történt meg.

Ez alatt a három-négy év alatt a közönség

gesztettek, hol az egyik oldalról talált valami kifogásolni való.

Minden díj fizetésétől mentesek voltak mindkét városból a papok, nemesek, városi tisztviselők, választott polgárok és városi szolgák. Maga a polgárság már díj fizetésére volt kötelezve. E részben csupán a pesti polgárságnak volt kedvezménye, ha nyilvánvaló volt, hogy budai széleinék művelése okából használja a hidat. Erre az intézkedésre azért volt szükség, mert a hid tekintetében a két város a teljes paritás alapjára helyezkedett.

A hidpénz személyenként egy krajcár volt. Ha valaki nagyobb kosarat vitt át, két krajcárt fizetett; kellovas kocsit után husz krajcárt, hatlovas után ötven krajcárt; ennek arányában voltak a közbenső fokozatok. Legtöbbet kellett fizetni a viaszszal, mézzel, borral, sóval megterhelt szekér után, ha hat ló volt bele fogva: egy forint ötven krajcárt. E jelentékeny díjakból bizony kikérült a bérleti összeg és a rezsiköltség.

A Dunán közlekedő hajók is díjat fizettek a hid megnyitásáért, bár ez a hidbérlek részére alárendelt fontosságú jövedelmi forrás volt. Ránk nézve azonban statisztikai szempontból érdekes.

A hajók átérészése rendszerint a kora reggeli órákban történt. Nagy hajók 15 krajcárt, tutajok és kisebb hajók 7 krajcárt fizettek. Arról, hogy hány hajót eresztettek át, pontos feljegyzések készültek, amiből képet nyerünk az akkori dunai közlekedésről. Két ilyen átérésztő hely volt, az egyik a pesti, a másik a budai oldalon. A pesti oldalon — az 1772. évet véve alapul — júniusban volt a legnagyobb forgalom, amikor 155 hajót és 836 tutajt eresztettek át. A legkisebb szeptember-

át, amikor összesen 600 forint, 14 krajcár volt a bevétel.

A budai oldalon ugyanebben az esztendőben összesen 1248 nagy hajót, 283 kis hajót és tutajt eresztettek át. Előnk volt a forgalom a téli havi eszaka márciusban, amikor 15 nap alatt 139 hajót kellett átérésztetni, októberben, amikor összesen 219 és áprilisban, amikor összesen 222 vízijármű ment át. Feltűnően csekély volt a forgalom, augusztusban, amikor csupán 93 hajó számára kellett megnyitni a hidat. Ha decemberben is állt a hid, csak a budai oldalon nyitották meg. Az összes jövedelem azért a hidmegnyitó tevékenységért az 1772. március 15-16i december 13-ig terjedő évadban 344 forint 31 krajcárna rugott.

A kilenc hónapra terjedő hajózási év összes vízijármű forgalma tehát 1772-ben 8237-re rugott. Láthatjuk ebből a kimutatásból, hogy a forgalom inkább Pest felé terelődött. Ekkoriban már Pest volt a kereskedő város és a pesti vásárok a Duna forgalmára is hatással voltak.

Arról is vannak kimutatásaink, hogy honnan jöttek a hajók nyitatták meg maguk előtt a hidat, így a pesti oldalnak 1773 június 1-6i augusztus 20-ig terjedő kimutatásából a következő helységeket kapjuk: Szent-Endre, Ráckeve, Komárom, Újvidék, Győr, Gerekszár, Zombor, Obuda, Buda, Vercse, Nészéd, Bécs, Dömsöd. Budától eltekintve legtöbb hajó, számszerint nyolc, jött Győrből; utána következnek Szentendre hat hajóval, Komárom hárommal. Ez természetesen csak a hid hajóforgalma és nem a városé, mely sokkal nagyobb volt. A hajók jelentékenyebb része u. i. felőlről és csak Pestig jött; tehát nem kellett átérésztetni a hidon. A hajók a hid fölött rakódtak ki, kikötőjük még fel-

Amikor hajókat kellett átérésztetni, netelt a hidon a gyalog- és kocsiközlekedés. A szárazföldi és a vízi közlekedés kényelmének összeütközésén azok az alkalmazottak bíráskodtak, akik a hid megnyitását s a megfelelő vámszedést intézték. A budai oldalon Axaméthy Imre töltötte be ezt a bizalmi állást, de nem a leghűségesebben, amennyiben gabonajándékok kedvéért a hajósok pártjára állt, ami végre is állásába került.

1771-ben egyébként a kettős város avval büszkélkedhetett, hogy hajóhidja az országban első helyre jutott. Csak egy versenytársa maradt még, a péterváradhi hid, a másik a pozsonyi, ebben az esztendőben nem került felállításra. Az előző évben ugyanis heves szélviharok elpusztították. Csak két nagyobb, tíz kisebb deregye, valamint egy csomó hidalkészítész maradt meg belőle, amelyekkel 1771 március 1-én a kamara Pestet és Budát kínálta meg. Pozsonyban pedig repülőhidat állítottak fel.

A Duna s az akkori primitív vízi közlekedés nem a legjobban értelték meg egymást. Mikor Albert herceg helytartó 1766-ban, majd 1768-ban a Dunán szándékozott Pestre jönni, messzemenő intézkedéseket kellett tenni, hogy minden malmot voniassanak a partra, nehogy a hercegi gálya beléjük ütközzék. A balesetek gyakoriak voltak. Így 1772 tavaszán Vrancsó Kristóf, másképen Kristófi György rác hajósmester Forgách János gróf gabonáját szállította Pestről Győrbe, de a kötélt elszakadt s a hajó neki ment a hidnak. Forgách gróf 5123 forintot kárt követelt a hajóstól, a hidbérlek pedig 1226 forintot, amiből elkezeredett per. keletkezett.

Az 1772 és 1773-ik években a katonaság át-

vonulásának céljára kellett a hidat még a tél beköszöntésekor is meghagyni. Hogy az ilyesmi nem volt minden veszély nélkül való, az a rákövetkező 1774-ik év november 24-én lett nyilvánvaló, amikor hirtelen nagy fagy állott be, amelynek következtében a hajók nagy része elszakadt; a dereglyék részben víz alá kerültek, részben pedig befagytak a jégbe. Csakhamar ezután a pesti oldalról megindult a jég, amihez december 15-én erős vihar szegődött, amely 14 hajót elsodort a Kis-Dunában szétszórta. Később is estek a hidbérlok, akiknek szerződése szerint a bérlet lejártával új hidat kellett volna átadniok, ami számításunk szerint 24.000 forintba került volna.

A bérlet a küszöbön álló 1775-ik esztendőben volt lejárandó. Ez az év a hidra nézve szintén a megpróbáltatások esztendeje volt. A hidat ekkor már februárban felállították, 15-én azonban váratlan vízáradás látogatta meg a várost, amely 611 házat rombadöntött és a hidat is láncokkal, valamint mindennemű alkatrészekkel együtt elsodorta, úgy hogy a bérlok állításuk szerint 20.000 forint kárt szenvedtek. Ugyanekben az esztendőben még egy baleset történt. Három marhakereskedő igyekezett ugyanis 163 szarvasmarhával Vácra, Székesfehérvárra, a hid azonban beszakadt alattuk; tíz állat kivételével mégis meg lehetett menteni a szállítmányt.

A szerződés lejártá idején a bérloknek volt okuk mi föltt panaszkodni, miért is arra kérék a kamarát, hogy kárpótlásul további három évre hagyja náluk a bérletet. Ez meg is történt, amiről a kamara 1755 november 17-én kelt leirata tanuskodik. Így tehát a Falk-féle társaság még 1778 november 5-ig birtokban maradt.

szer önbíráskodás útján igyekezett kikerülni a későbbi kártérítési pereket. Így 1776-ban Tóth Mihály hajóját sodorta az ár a hidnak; a bérlok rögtön 60 forint erejéig meg is zálogolták, aminek persze ismét nem maradt el a folytatása.

Az ilyen apró herce-hurcánál fontosabb jelentőségű volt a hidnak és a partközi hajózásnak egymással való versenye. Sokan ugyanis csónakon mentek át egyik partról a másikra, csak hogy ne vámolják meg őket, amiért a helytartó tanácsnak még 1776-ban szeptember 2-án meg kellett tiltania Pest és Buda között a magánhajók közlekedését. Ezáltal azonban az óbudaiak kerültek előnyös helyzetbe, mert pl. Budáról Pestre nem volt szabad csónakon jönni, de Óbudáról már igen. Különösen érezhető volt a helyzet előnyös vagy hátrányos volta az áruszállításnál. A pest-budai polgárság vádjá szerint ugyanis az óbudai zsidóság nemcsak saját áruinak tekintetében takarította meg a hidpénzt, de kijátszotta a hidszabályokat úgy is, hogy árurakományokat vállalt el az egyik partról a másikra való vízi átfuvarozás céljából. A helytartótanács tehát az ilyen irányú tevékenységet megtiltotta, ellenben az egyéb községekkel való vízi közlekedés szabadságát érintetlenül hagyta. Mondanunk sem kell, hogy igen furcsa szabadhajózás volt az, amely a szemközti levő partok érintkezését sem ismerte.

Mindent egybevetve a hidbérlet mégis jövedelmezőnek bizonyult olyannyira, hogy a kamara elhatározta, hogy a saját kezelésébe veszi át a hidat, a jövedelmeit azonban meghagyja a városnak. E célból 1778 július 17-én elrendelte a hid leltározását és megbecsülését, amelyet budai részről Forstmayer Domokos és Gigl Mátyás, pesti részről Nika György hajósmesterek eszközöltek. A leltár összeállításában Dim-

Hillebrand hadibiztosok segédkeztek.

Krajcárt mutattak ki, a Falkkal eszközölt végelszámolás eredményeképpen pedig Falk terhére 1057 forint 54 krajcárt.

1778 augusztus 21-én kellett volna a hidat Falknak átadnia, azonban betegen feködt Bécsben; helyettesét és rokonát, Jálics Kristófot, a külső tanács tagját, bizta meg az átadással. Ez egyébként csak formalitás volt, mert a kamara a hid kezelésére adminisztrátorul tizenöt évre amugy is Falkot nevezte ki, aki erre való rátermettségét évek során át megmutatta. Az új üzem második tisztviselője az ellenőr volt, akit a város által ajánlott három egyén közül a király nevezett ki. Az adminisztrátor fizetése évi 500 forint, az ellenőrré 300 forint volt, ezenkívül az eddigi bernél magasabb bevételek 10 százalékában fiat a négyhez való arányban is ők osztozkodtak.

A hid további személyzetét az adminisztrátor nevezte ki, de a kinevezéseket megerősítés céljából a kamara elé kellett terjeszteni. Ez a személyzet a két pénzbeszedőből egy irnokból, négy hidszolgából, két főszolgából és még két szolgából állott. A pénzbeszedőknek esküt kellett tenniök, amely szerint kéjjel-nappal buzgón és őszintén fognak szolgálni, a hidszolgákat kötelességeikre szorítják, a tarifákat megtartják és megtartatják. A kezelés ellenőrzésére a városok két polgárt alkalmaztak, akik részére a kamara 1779 április 16-án napi 30 krajcár napidíjat állapított meg.

Ezenközben a hid mind hasznosabbnak bizonyult és országos fontossága is növekedett. Lépten-nyomon hasznát vette a kormány is. 1778-ban pl. azt kívánta, hogy lehetőleg december 20-ig tartásuk meg a hidat, hogy «a szegény adózó nép át tudja szállítani rajta azt a zabot és árpát, amelyet ő kelsége hadserege részére hoz, mert a hajón

való átszállítás sokkal nehezkesebb és meg is romolhat az áru.

A kamarai kezelés azért is szükségesnek látszott, hogy a hidbérlet és a hidat használó közönség között való torzszalkodások megszűnjenek. Ez azonban nem következett be és Falk panaszai meg-meg ujultak, hogy a polgárság különféle címeiken ki akarja vonni magát a hidpénz fizetése alól.

Ilyképpen a hatóságok nem fogták ki a hidra vonatkozó intézkedésekből. Minden baj főforrása természetesen a rakoncátlan Duna volt, amelyet az akkori technika primitív eszközeivel igen nehezen lehetett a közgazdaság szolgálatába állítani. Már említettem, hogy milyen gondot okoztak a malmok. Ez időben ugyanis gőzmalmok híjján a Duna tele volt velök. E malmok a hid tájékán éppenséggel bizonytalanná tették a közlekedést. Ezért 1778-ban a hid alatt levőket el is távolították.

A város azonban fejlődött és a malinok szaporodtak. 1779-ben Pichler Ferdinánd, a Helytartótanács «geometrája és hidraulája», jelentette, hogy a háborús időre és az egyetem áthelyezésére való tekintettel a városi tanács szaporítani akarja a malmok számát a Dunának éppen abban az ágában, ahol a parton a felfelé való vontatás történik. A Rácvárosban szintén akar a város hármát állítani, amelyeket árverésen akar bérbeadni. Ez utóbbiak különösen veszélyesek, mert borzalmas szerencsétlenség történhetnék, ha egy teherhajó neki rohanna egy malomnak és azt elszakítaná. Miféle kára lenne ebből a hajóhidnak. Pesten huszban szabták meg a malmok számát. Kontingentálni kellene tehát a budai malmokat is.

Igy bukkantak fel újból és újból a hid kapcsán a legkülönbözőbb momentumok amelyek apródonként a Dunán...