

Műszaki munkálatok Pest városában a XVIII. században

A másfél évszázados török megszállás alól felszabadult Buda és Pest vigasztalan közállapotairól a tanulmányok egész sora festett már hiteles és hű képet. Ugyancsak ismeretesek azok a nem kevésbé szomorú és lehangoló látkép- és térképábrázolások is, amelyek a két városról ebből az időszakból származnak.¹ A hajdani virágzó, gazdagságukról s forgalmukról híres városok a pusztulás és rombolás nyomait magukon viselő, szegény kis településekké süllyedtek. Lakóik ekkor a legelemibb életfeltételek megteremtésén kívül egyébre alig gondolhattak. A közös megpróbáltatásból Pest városa — természeti adottságai következtében — talán még jobban kivette részét.

A város, alighogy felocsúdott a felszabadító háború pusztításaiból, a Rákóczi-szabadságharc alatt újból válságos éveket élt át. A századfordulóra keservesen megteremtett eredmények a háborús években szinte teljesen semmivé váltak. Az állandó pestisjárványok, majd az 1712. évi pusztító árvíz a nyomorúság oly mélységébe taszította a várost, amilyenre eddigi története folyamán alig volt példa. A közvetlenül az 1712. évi árvíz előtt készült összeírás csupán 141 polgárról számol be. Legtöbbjük koldusszegénységben tengette életét, s közülük — a még nem régen is élénk kereskedelmi életű városban! — csupán 48 űzött valamilyen mesterséget.²

A pusztulás ilyen fokáról a felemelkedés az első időkben természetesen csak lassan, fokozatosan indulhatott meg. A város külső segítségre nemigen számíthatott, hiszen a kormánynak kizsákmányoló s a Rákóczi-szabadságharcot követően egyre fokozódó gyarmati politikája inkább akadályt jelentett, mint támogatást. Saját magának kellett jövendő életformáját kialakítania s szívós munkával kitaposnia azt az utat, amely a jobblét felé vezetett.

Ebben a korban a város lakóinak figyelme a mezőgazdaság felé irányult. A felszabadulás után megindult és reményteljes fejlődéssel kecsegtető ipari és kereskedelmi fellendülés a háborús években teljesen megakadt. A kormányzat gazdaságpolitikája sem tette lehetővé a szabadságharcot megelőző évek fejlődésének továbbfolytatását. 1711 után a város kis mezőgazdasági jellegű településként indult el a nyugalmasabb időszer felé, s fejlődésében a kereskedelmi jelleg háttérbe szorult.³

Fejlődésében a század közepe táján következett be jelentős fordulat. A határ művelhető területeit ekkorra már nagyrészt felosztották,

a városon kívüli legelők bérbevétele terén súlyos nehézségek mutatkoztak. Ezzel megszűnt a mezőgazdaság — Pest számára amúgyis mesterkéltnél jellegű — fejlődésének lehetősége. A mezőgazdaság háttérbeszorulásával egyenes arányban kerültek ismét előtérbe az ipari és kereskedelmi tényezők. A szabadságharc óta eltelt emberöltő alatt országszerte megélnékült a gazdasági élet, aminek természetesen Pest életében is láthatjuk nyomait. A korábban is híres pesti országos vásárok ekkor egyre inkább a magyar kereskedelmi élet jelentős eseményeivé váltak. A város lélekszáma 5—6000 főre emelkedett, a lakói egyre nagyobb érdeklődéssel fordulnak újból a kereskedelem és ipar felé. Ennek eredményeképpen Pest újabb fél század alatt az ország kereskedelmi, ipari és szellemi központjává vált.⁴

Ez a jelentős fejlődés nem mehetett végbe bizonyos műszaki, technikai jellegű előfeltételek megvalósulása nélkül.

Tanulmányunk ennek a fejlődésnek műszaki előfeltételeit vizsgálja, s fényt óhajt deríteni azokra a kétségekívül kezdetleges, a jövő fejlődés szempontjából azonban nem lebecsülhető munkálatokra, amelyekhez szervesen kapcsolódtak a XIX. század maradványai, a mai Budapest képét megformáló nagyarányú technikai létesítmények.

Pestnek az ország központjává való emelkedéséhez elsősorban természeti adottságai szolgáltatták az alapelehetőséget.⁵

A természeti adottságok nyújtotta lehetőségek szoros korrelációban állnak a műszaki létesítményekkel. Az adottságok megkövetelik a technikai jellegű munkálatok megindítását, amelyek nélkül a természeti adottságok kihasználása nem képzelhető el. E munkálatok, ebben a kezdeti időszakban természetesen a legegyszerűbb szükségleteknek megfelelően indultak meg és elsősorban a várost körülvevő mocsarak lecsapolásával, a Duna szabályozásával, az országutak és a vásártér rendezésével voltak kapcsolatban.

A fenti legfontosabb műszaki munkálatok ismertetése előtt — annak előrebocsátásával, hogy jelen tanulmányunkban nem foglalkozunk a városfalon belül végzett technikai munkálatokkal (utcakövezés, belső csatornázás stb.) — foglalkoznunk kell a *pesti határ* XVIII. század eleji állapotával, tehát azzal a területtel, amelyen a jelzett műszaki munkálatok végbementek.

A század első feléből származó látképek Pest városának a városfalon kívül húzódó területét sivár pusztaságnak ábrázolják, amelyen emberi munka nyoma úgyszólván sehol sem látható.⁶ E század első évtizedeiről részletes térképeink nincsenek, s csak későbbi ábrázolások, különböző határleírások és összeírások alapján idézhetjük fel a pesti határ egykori képét.⁷

A városfalakon kívül, nagyjából a mai Nagykörút helyén egy hajdani Duna-ág maradványaként kisebb tavak, posványos mocsarak között az észak-déli esésű, egészségtelen kipárolgású Rákos árok húzódott, amely a Margitszigettel szemben tért el a Dunától s oda a mai Boráros tér környékén tért vissza. E holtág széles, alluviális lapályán túl, körülbelül a mai Keleti-pályaudvar vonalával egy irányban, jóval magasabb,

árvízmentes, homokbuckás terület, a híres „pesti homok” következett, amelynek kietlen, terméketlen pusztaságát csak a Rákos patak nádasvizes rétjei, a helyel-közzel előbukkanó mocsarak s a kőbányai Óhegy kiemelkedő tömbje tarkították. Ez a homoktenger uralkodott a pesti síkság felett, s állandó mozgásával úgy alakította a térszínt, hogy nemcsak az emberi munka alkotásait pusztította el, hanem még kisebb folyóvizek, sőt a Duna folyását is befolyásolta.⁸

A pesti határ két patakjának, a Rákospataknek s az egykori városligeti pataknak irányát a homokbuckák elhelyezkedése szabta meg.⁹ Az északnyugati irányban sorakozó buckák között a patakok csak ebben az irányban, a homokos, hepehupás térszínen egyenetlen és csekély eséssel, időnként elposványosodva, mocsarakon és fattyúágakon keresztül juthattak a Dunába. A Rákos patak környékén levő nagyobb mocsarak — a Kerek tó, a Csikós tó, a Nádas tó és Büdös tó — s a számtalan kisebb vizenyős területdarabok — a városligeti mocsár, a határ déli részét tarkító mocsárfoltok s végül a Dunának a városfaltól északra eső áradásos-kiöntéses szakasza — a század első felében még a maguk természetes állapotában terültek el a homokpusztaságban.

Az ősi, természetes utakat, amelyek az ország különböző vidékeiről Pestre futottak össze, természetesen minden térkép feltünteti. A Vác, Hatvan, Üllő és Soroksár felől a pesti rév felé tartó országutak a város fejlődésének legfontosabb tényezői voltak, amelyeknek állapota, használhatósága, valamint a város életritmusa, gazdasági forgalma között szoros összefüggés van. Erről a korabeli irodalom nyújt hiteles képet. Száraz időben por és homok, esős időben sártenger: így fogalmazhatjuk meg röviden az irodalmi forrásokból leszűrhető állapotot. Ez magyarázza, hogy a pesti határban a század második felében a fő útvonalakat sok esetben megkerülő mellékutak keletkeztek, amelyek a város belseje felé haladva a vásártéren találtak az országutakkal.¹⁰

A pesti határ fent vázolt képe már a Rákóczi-szabadságharc után fokozatosan átalakult, s az emberi tevékenység nyomai egyre nagyobb mértékben mutatkoztak az egykor vígasztalan homokpusztaságon. A város növekvő számú polgársága lassan-lassan birtokba vette a határ művelésre alkalmasabb, a falak szomszédságában fekvő területeit. Kerteket létesítettek, majorokat építettek, szántóföldeket műveltek. Sőt messzebb, a Rákos patak vizenyős partjai mellett kaszára is fogták a gazdag réteket. A 30-as években kialakult az egykori Lerchenfeld területén az első külváros, a mai Józsefváros, s a Terézváros helyén is gombamódra szaporodtak el a kertes települések.¹¹

A határ művelésének intenzívebb megindulásával függtek össze a *mocsárlecsapolási és csatornázási munkálatok*, melyeknek első nyomai már a pesti külterület legkorábbi részletes térképén is feltűnnek s az újjáéledő város élni akarásának és fejlődőképességének élő bizonyítékát nyújtják.

*

Waczpaur Lénárd térképén, amelyet a városi tanács kamarai rendeletre 1764-ben készített, világosan szemlélhetjük a pesti határ patakjait és mocsarait.¹² A Rákos patak és körülötte kisebb-nagyobb távolságban levő mocsarak, mint a fent már említett Csikos tó (itt Horgas tó) a mai Béke út környékén, a palotai határ felé, a Kerek tó, a határon a Nádas tó és délebbre a Büdös tó még szabályozatlanok. Az egykori városligeti patak nyomán megmaradt mocsár Waczpaur térképén nem látszik. Szemléltetően ábrázolja azonban a várost körülvevő, már régebbi, a város pontos határát fel nem tüntető, kisebb méretarányú térképeken is szereplő s itt már szabályozottnak látszó Rákos árkot. Ugyancsak jól kivehető a városfaltól északra, az úgynevezett vízfogói szántó területén végighúzódó csatorna rajza, amely a Rákos patak torkolatától indul ki, a Dunával párhuzamosan halad dél felé s a mai Élmunkáshíd táján ömlik a Rákos árokba.

Ezen korai műszaki létesítmények keletkezésének következményeire s a munkálatok végrehajtására vonatkozóan adataink meglehetősen gyérek és szűkszavúak. Térképábrázolás pedig még a század második feléből is nagyon kevés ismeretes. A problémák tisztázását még megnehezíti az is, hogy a vízépítési létesítmények szempontjából Pest határában legfontosabb Rákos patak és Rákos árok fogalmi a forrásanyagban, elsősorban a tanácsülési jegyzőkönyvekben, nem különülnek el világosan egymástól. A kétes kérdéseket ilyen esetben csupán az esetleg még szereplő egyéb földrajzi fogalmak segítségével lehet tisztázni. Ezek híján a szóban forgó időszakból származó térképek adatainak kiértékelésével kaphatunk a kérdésre feleletet. Az írott források hiányosságait pótló térképek — amelyek katonai jellegük következtében leginkább a Rákos patakra vonatkoznak — alapos vizsgálata nem állt módunkban, mivel ezek a különböző bécsi levéltárakban találhatóak. A rendelkezésre álló térkép-jegyzékek címléírásaiból és ismertetéséből azonban joggal feltételezhető a két Rákos ma még homályos némely kérdésének teljes felderítése.¹³

A Rákos árok eredetének mesterséges vagy természetes volta máig sincs teljes mértékben tisztázva.¹⁴ A kérdés megoldása túllépi e tanulmány kereteit, amely csupán a XVIII. század műszaki létesítményeivel és munkálataival foglalkozik. Az ez irányú vizsgálódások során kialakult véleményünk csatlakozik azokhoz a megállapításokhoz, amelyek a Rákos árkot a Duna hajdani elhagyott fattyúágának, tehát természetes képződménynek tartják.¹⁵ Az árok mesterséges eredete már csak azért sem valószínű, mivel a külvárosoknak a XVIII. század folyamán végbement kialakulása előtt teljesen valószínűtlennek tűnik, hogy a városfaltól távol — minden gyakorlati cél nélkül — ily jelentős árkot mesterségesen hoztak volna létre. Az árok jelentősége akkor kezdődik, amikor a XVIII. század első felében a város a falakon túlra terjeszkedett. A városfal mellett keletkező kertek, majd az ezeken túl létesített majorok szempontjából az ottani vizes-mocsaras területnek és az azt határoló ároknak nagy fontossága volt.

A Rákos árok ugyanis általában száraz volt — ezért nevezik gyakran grabennek —, nagy esőzések alkalmával, vagy a Duna

áradásai következtében azonban megtelt vízzel s gyakran ki is öntött. E kiöntések maradványai voltak azok a nedves területek, amelyek a pesti majorságok számára oly komoly értéket jelentettek. Másfelől azonban a Duna gyakori áradásai a kertek, majorságok s az ezeken a területeken idővel mind nagyobb mértékben épített lakóházak szempontjából egyre nagyobb veszedelmet jelentett. Ugyanezért vált ekkor időszzerűvé a mai Szt. István körút — Váci út — Rákos patak — Duna által határolt területen levő ún. vízfogói szántók árvízmentesítésének kérdése is. A dunai töltések építésén kívül — amelyeket már korábban, 1743-ban elkezdtek — felmerült a terület keleti felén, a Váci út mellett húzódó mocsaras részek felszámolásának problémája is.¹⁶

A pesti tanács 1749. május 5-én tartott ülésén a következő határozattal rendelte el ezt a kétségtelenül nagy jelentőségű munkálatot: „Es ist proponirt werden ob man nicht den Rakoss herab durch die Ober Mayrhöffe in die Donau führen und alldorth auf einen Ort ein Tuchwalg anlegen und bauen solle, worauf mit der Ehrsamen Burgerschaft einsehlig beschlosssen werden. Je man solle den Rakoss prejectirter Massen herabführen und von seiten der Stadt darob sein, dass ob publicum bonum eine Tuchwalg könne angelegt werden.”¹⁷ Május 30-án a következő feljegyzés olvasható a tanácsülési jegyzőkönyvben: „Weilen vermög Prothocoll den 5. May resolvirt worden, den Rakoss umb die Stadt zu führen, als wird ein solches hiermit den Grundtbuch pro effectuatione intimiret.”¹⁸

A két tanácsülési bejegyzés — éppen a fogalmak tisztázatlansága miatt — közelebbi magyarázatot igényel. Zavaróan hat ugyanis ez alkalommal is a közelebbi megjelölés nélkül alkalmazott „Rákos” név. A május 5-i bejegyzésben szereplő felsőmajorságok ugyanis a mai Rákóczi úttól északra, a Majakovszkij utca és a Nyugati pályaudvar közötti részen voltak.¹⁹ Tehát első pillanatra a szabályozási munkálatot inkább a Rákos árokra vonatkoztathatjuk. Az írott forrásnál szemléltetőbb térképábrázolás azonban ez alkalommal is megoldja a problémát. Waczpaur fentebb említett térképe ugyanis világosan kirajzolja a Rákos patakból, annak torkolati szakaszából kiinduló csatornát, amely a vízfogói szántókon végighaladva a mai Élmunkáshíd környékén torkollik a Rákos árokba. A Rákos ároknak északi torkolata ekkor már nincs feltüntetve. A vízfogói csatorna így a Rákos árkon keresztül, a város megkerülésével a mai Boráros tér környékén torkollik a Dunába.²⁰ A hivatkozott térkép jelmagyarázatában a csatorna és az árok is egyaránt „Canalis ex Rakoss” névvel jelölt, ami világosan jelzi, hogy a vízfogói csatorna a Rákos patakból nyílt, és Rákos árok csupán ezen a csatornán át érintkezett közvetlenül a Rákos patakkal.²¹

A szabályozott s a vízfogói csatornával való összeköttetése révén jelentőségében megnövekedett Rákos árok szerepe a külvárosok fejlődése következtében az idők folyamán lényegesen megváltozott. A század második felében a külvárosokban szabályos utcák alakultak ki. Ezek belső csatornahálózata szinte teljes egészében a Rákos árokba torkollott, ahol a sár és piszok a megfelelő tisztogatás hiányában néha egy öl magas-

ságban is felhalmozódott. Ezért szerepelt ezentúl a külvárosi csatornázási munkálatok között elsőként mindig a Rákos árok kitisztítása.²² Nem lehetett sokkal vigasztalóbb a vízfogói csatorna állapota sem. Erre következtethetünk ugyanis azokból a jelentésekből, amelyeket árvizek alkalmával készítettek s melyekben többször történik említés mindkét csatorna elhanyagolt állapotáról.

A gondozatlan, kellően nem tisztogatott árkokból és csatornákból a víz több helyen kiöntött és elárasztotta a környező, mélyebben fekvő helyeket. Különösen előfordult ez árvizek alkalmával, amikor a Duna vize a vízfogói csatornán át benyomult a Rákos árokba is. Az árhullám visszahúzódása után pedig az árkokban visszamaradt poshadó víz ugyancsak a fenti okból nem tudott megfelelő gyorsasággal a Rákos árok Boráros téri torkolata felé lefolyni. Az árkok korszerűsítése ügyében kikért szakértői vélemények mindkét árok kitisztítását, elmélyítését és kiszélesítését, egyes szakaszokon töltések létesítését javasolták.²³ A probléma végleges megoldása — amely végső fokon szorosan összefügg az árvízvédelem és a Duna-szabályozás kérdésével — még a XIX. század első éveiben sem következett be. 1804-ben a Rákos árok egy újabb szabályozásáról van tudomásunk. Hild egy évvel később szintén foglalkozik tervezésében ezzel a kérdéssel.²⁴ A század későbbi évtizedeiben bekövetkezett nagy feltöltési és árvízvédelmi munkálatok során a két, az újabb térszín alakulat következtében idejétmúlt árkot véglegesen felszámolták.

A XVIII. századi pesti határban egyéb vízépítészeti munkálatokról a Rákos pataknál, az ennek környékén és a távolabb fekvő mocsarakkal kapcsolatban van tudomásunk. Lényeges fejlődés e szempontból a század második felében, mégpedig annak 60—80-as éve között történt. Waczpaur térképén a mocsarak, de még a Rákos patak is szabályozatlannak látszanak, a huszonnégy évvel később keletkezett Balla-féle térképen a Rákos egész folyásán kísércsatornák, töltések tűnnek fel. A mocsarak közül pedig általában azok, amelyek a Rákos patak mellett fekszenek a vízépítési munkálatok kétségtelen jeleit szintén magukon viselik.²⁵

A pesti határ patakjaival és mocsaraival kapcsolatos nagyobb arányú vízműszaki munkálatoknak ezek szerint tehát a század második felében, annak 60—80-as éveiben kellett megtörténniük. A Waczpaur-féle térkép pontatlanságára, ábrázolási módjának hiányosságaira mutatnak viszont azok az adataink, amelyek kétségtelenül bizonyítják, hogy bizonyos ilyen jellegű munkálatok már 1764 előtt végbementek. A tanácsülési jegyzőkönyveknek már előbb is említett rövid bejegyzései, egy-egy más vonatkozású szövegben elrejtett utalás, esetleg egy teljes idegen témával kapcsolatban meglepetésszerűen előugró, de számunkra jól használható adat — ezek azok a láncszemek, amelyeknek elemzése és értékelése segítségével összeállíthatjuk azt a fejlődéssort, amely végső fokon a Rákos patak és mocsarainak szabályozásával kapcsolatos vízműszaki munkálatokat mutatja be.

A Rákos patak, amely Salamon Ferenc szerint „kisedes korában már vénségre jutott folyó”, a nagy folyamokra jellemző lassúsággal, időnként elsekélyesedve és mocsarakat alkotva ássa magát keresztül a

a határ homokos térszínén.²⁶ Nagy áradásai nincsenek, azonban a tavaszi esőzések idején kismértékben ki szokott önteni, s a víz visszahúzódása után partjai mellett kisebb-nagyobb mocsaras területek maradnak, illetve a már meglevő mocsarak felülete megnövekszik. A legmelegebb nyáron sem szárad viszont ki, mivel a futóhomokos feltalaj alatt elterülő agyagréteg mindig tartalékol számára megfelelő mennyiségű vizet.²⁷ E talajvizekben lelik eredetüket különben a pesti határnak egyéb, a Rákostól és a Dunától távolabb fekvő, hol vizes, hol kiszáradó kisebb-nagyobb mocsarai is, amelyeket a források különböző neveken, a térképek pedig rendszertelen módon jelölnek meg.²⁸ Általában e mocsarak időszakos jellegének legfőbb okozója a pesti határban a század folyamán korlátlanul uralkodó futóhomok volt. Térszínformáló hatása rendkívül jelentős befolyással volt egykor a terület vízviszonyaira és vízműszaki létesítményeire.

Witsch Rudolfnak, a bánsági német határőrezred földmérőjének, majd a Batthyány-család mérnökének (akinek a Városliget kialakításával kapcsolatos működésével még foglalkozni fogunk) a magyarországi homokpusztaságok hasznosításáról írt könyve alapján felmérhetjük a kérdés jelentőségét s megérthetjük, miért tulajdonítottak ennek két évszázaddal ezelőtt oly nagy jelentőséget.²⁹ A néha hat hétig szüntelenül fújó szél nyomán — írja szerzőnk a pesti határban szerzett tapasztalatai alapján — szörnyű pusztítás keletkezett. Pár óra alatt homokdombok keletkeztek és tűntek újra el nyomtalanul. A termőföldeket, sőt a fiatalabb facsemetét is a homok teljesen betemette. A Duna egyes sekélyebb részei is feltöltődtek, bennük a felhalmozódó homokból szárazabb idő esetén új szigetek emelkedtek ki.³⁰

A nagy fáradtsággal és sok költséggel létesített műszaki létesítmények hasonlóképpen áldozatául estek a homoknak. Az ellene való védekezés elméleti vagy gyakorlati módozatainak vizsgálata így a korszak egyik jelentős problémája lett.

A pesti határ kultúrtájjá való átalakítását szolgálták a Rákos patak és a mocsarakkal kapcsolatos vízépítési munkálatok is, amelyek már a század 40-es éveiben a Rákos árok szabályozásával s a vízfogói csatorna létesítésével egy időben elkezdődtek. A Rákos patak szabályozási munkálatait a folyását végig kísérő gazdag rétek megvédése céljából indították meg. A rákosi rétek dús, tözeges földje a XVIII. században a pesti határ legértékesebb része volt, amelynek értékét a körülötte elterülő homokpusztaság még jobban növelte. A Rákos gyakori áradásai nagy kárt okoztak a réttulajdonosoknak, mivel egy-egy kiöntés után a szokásos szénamennyiségnek csupán felét tudták lekaszálni.³¹

A szabályozási munkálatok legelőször a Rákosnak az egykori városi malom és a Rákosi fogadó közötti, illetve a hajdani Hatvani (mai Kerepesi úttól délre eső szakaszán indultak meg, amely a patak egyik legmocsarasabb, állandóan elöntéses területe volt. 1742-ben határkijelölési és szabályozási céllal a patak túlsó partján — itt húzódott ugyanis a városi határ! — levezető csatorna és töltés létesítését határozták el a réttulajdonosok költségére. Ugyanakkor a pontos határmegvonás és a

futóhomok elleni védekezés céljából faültetést és kisebb mértékű erdőtelepítést is elhatároztak.³² Ennek a csatornának felfelé, a Paschgall-malom felé (a patak és a mai Egressy út találkozásánál!) való folytatását rendelték el az 1745. május 10-i tanácsülésen. Ekkor ugyanis megbízzák a telekkönyvvezetőt, hogy „ex ratione boni publici” a Rákoson túli árkot tovább vezesse, „wie schon zwischen der Stadt [ti. Mühl] und Herrn Paschgalls Mühl angefangen worden und zwar quoad sumptuum juxta priorem Ideam”.³³

A természeti erők romboló hatásán kívül — árvíz, futóhomok — a nagy költséggel és fáradsággal létesített árok sok kárt szenvedett a legelésző állatok pusztításától is, amelyek egy-egy szakaszon azt annyira tönkretették, hogy a víz újból és ismételten elárasztotta a környező réteket. A telekkönyvvezető ilyenkor természetesen azonnal intézkedett a hibák rendbehozatala érdekében.³⁴

A Rákos patak alsó szakaszán szintén keletkeztek mocsaras, előntéses területek. Ezek bizonyos mértékű szabályozásának a század közepére szintén meg kellett történnie, mivel egy 1750-ből származó tanácsülési bejegyzés szerint Scopek pesti polgár arra kér engedélyt a tanácstól, hogy a Váci úton levő kőhíd alatti szántói mellett a Rákos csatornán egy malmot létesítsen.³⁵ A század közepére tehát a Rákosnak a pesti határra eső szakaszán végbementek bizonyos szabályozási munkálatok. A Paschgall-malom és a Péceli tó — amely már a pesti határon túl, péceli területen lehetett — közötti szakaszra vonatkozóan ezeket az adatokat alátámasztja egy 1750-ből származó részletes beszámoló, amely a következő évre tervezett hadgyakorlat táborozási helyének pontos kijelölése érdekében készült.³⁶ A városi tanács, a katonaság s egy szakértő katonai mérnök bevonásával létesített bizottság a Rákos mezőnek a Királyhegy környéki részét vizsgálta felül a táborozás helyének kijelölése céljából. Majd a katonaság vízzel való ellátása érdekében a Rákos patak vízellátási viszonyait tanulmányozták. A bizottság Langer Ferenc hadmérnököt bízta meg ezzel a feladattal, aki pontos helyszíni szemle alapján számolt be tapasztalatairól. A Paschgall-malom és a Péceli tó közötti, kb. három óra járásnyi folyamszakaszt kétszer is végigjárta és a mocsárképzésre hajlamos, elsekélyesedő, de még nyáron sem kiszáradó patakról megjegyzi, hogy annak egyes szakaszait töltések és általában egy öl széles csatornák közé szorították. Vízét a környező mocsaraktól beszivárgó lé kissé poshadó ízüvé teszi ugyan, de gondos felderítés után megállapítható volt, hogy ennek ellenére a víz iható s az egészségre ártalmatlan.³⁷ A táborozás helyének kijelölésén, planírozásán, az oda vezető utak rendbehozatalának elrendelésén kívül ugyanekkor a Rákos melletti csatorna rendbehozatalát, valamint az itatásra kijelölt helyek kiépítését is elrendelték, — természetesen a város költségén.³⁸ Legalábbis erről tanúskodnak a különböző munkálatokról benyújtott számlák 879 forint összegben, amelyeket a város fizetett ki.³⁹

A század második felében már a helytartótanács akkorra rendezesebbé váló irányítása és ellenőrzése alatt folytak ezek a munkálatok. 1763 február 28-án a helytartótanács országosan elrendeli a mocsarak

és állóvizek szabályozását hozzáértő és az ilyen munkálatokban jártas szakember által. A pesti tanácsnak erre a rendeletre készített jelentése meglehetősen zavaros és pontatlan helymegjelölésekkel tünteti fel a határ néhány mocsarát, amelynek szabályozását a Tiszánál már alkalmazott lecsapolási módszer szerint javasolja. Eszerint a levezetések — első sorban gazdasági szempontból — úgy lenne ajánlatos megoldani, hogy az áradások után visszamaradt mocsaras területek és a patak között csatornákat kellene építeni. Így az áradások alkalmával a folyóvízből kikerült halak visszajutnának a vízbe. A tanács jelentése oly mértékben „elvi” jellegű, hogy az őt érdeklő fő kérdésről, a Rákos szabályozásáról nem is tesz említést.⁴⁰

Egy hasonló jellegű, 1770-ből származó jelentés, amely már pontosabban meghatározza a határ mocsarainak helyét és nevét is, már a Rákos patak alsó szakaszánál fekvő, annak torkolatához legközelebb eső Horgos tó (más néven Csikós tó) bizonyos fokú szabályozottságáról számol be. Ennek vizét ugyanis a már említett Scopek-malom (más néven Ördög-malom) felé, majd innen a Rákos csatornán és patakon keresztül a Dunába vezették. Ugyanekkor javasolják a palotai és pesti határ közt fekvő Nádas tó lecsapolását, valamint töltés készítését a Rákosnak Keresztúr felé eső szakaszán. Kérik a helytartótanácsot, hogy ez irányban az illető két községnél intézkedjék.⁴¹

Lényeges intézkedés azonban a lecsapolások terén a helytartótanácsnak a következő években állandóan megújított felszólalásai ellenére sem történt.⁴² 1773 februárjában ugyan egy közös városi és megyei bizottság Balla Antal Pest megyei mérnök szakértői jelenlétében megvizsgálja a határ lecsapolandó mocsarait, valamint a Rákos patakot is. A helyszíni szemléről beszámoló jelentés megjegyzi, hogy a Balla által készítenő javaslatot rövid idő alatt fel kell terjeszteni a helytartótanács-hoz.⁴³ Erre azonban több mint, hat év múlva került sor, 1779 júliusában, amikor Balla megjegyzi, hogy különféle okok által akadályoztatva a javaslatot nem tudta elkészíteni. Javaslatát az 1778-ban megtartott újabb szemle tapasztalataival egészítette ki. A határ legnagyobb mocsaras területének, a patak alsó folyásánál fekvő közel 2 km hosszú és 200 m széles Csikós tónak (Horgos tó) s az ettől északra fekvő Ördög-malomnak műszaki felderítése volt elsőrendű feladata. Balla a helyszínen végrehajtott mérések alapján megállapította, hogy a Rákosnak az Ördög-malom felé vezető szakasza rendkívül összeszűkített mederben folyik, s a malom, illetve zsilip a víz szabad lefolyását akadályozza. Így a víz a malom alatti mocsaras területre ömlik vissza s azt így állandóan táplálja. Balla két javaslatot tett a mocsár kiszáraitására vonatkozóan. Egyik javaslata a malom lebontásával és a meder kiszélesítésével próbált megoldást teremteni, a másik egy nagyobb szabású csatornaépítéssel akarta a mocsár vizét a Dunába levezetni. A városi tanács az utóbbi javaslatot tette magáévá, s a helytartótanács-hoz ezzel küldte fel Balla jelentését.⁴⁴

Ballának 1785. évi pesti határtérképe — amely tudományos értékét, részletességét és pontosságát tekintve az első és egyetlen a maga korában — már feltünteteti ezeket az 1780-ban megindított nagyszabású csator-

názási munkálatokat. Alapos tanulmányozása nyomán az írott források homályos topográfiai adatszolgáltatásánál érthetőbben és pontosabban nyerünk képet a pesti határban ez években végbement vízépítési munkálatokról.

Ekkor a Rákos patak már a pesti határ egész területén szabályozottnak látszik, a Csikós tó melletti szakaszon pedig, minden valószínűség szerint Balla 1779-ben benyújtott javaslata s az akkor meginduló munkálatok következtében, nagyobb szabású s újszerű vízépítési vállalkozás jeleit szemlélhetjük. Ez az új csatorna — s ebből a szempontból figyelemre méltó! — az 1764. év Waczpaur-térképtől eltérően, amely nyilván a patak eredeti irányát tünteti fel, a lecsapolandó Csikós tavat délről és nyugatról kerüli meg (a Waczpaur-térképen keleten folyik), s annak nyugati szélén keresztül folyva viszi vizét a Dunába.

A Rákos vidék egyéb mocsarai is, a Paschgall-malom alatti előntés terület, az attól keletre fekvő Nádas tó, valamint a Rákos medrétől délre fekvő nagy kiterjedésű mocsaras részek és a Büdös tó a térkép szerint már kisebb-nagyobb levezető csatornákkal (demissoriumokkal) vannak egymáshoz, illetve a Rákoshoz kötve. Ugyanekkor a Rákosnak a pesti határban fekvő legdélibb szakaszán — ott, ahol a vízépítési munkálatok a század közepe táján először megindultak — az új csatorna rajza mellett a régi csatorna is látható, szemléltető módon ábrázolva így a csatornázási munkálatok kezdeti szakaszát és fél évszázados fejlődését. A határ déli részén, a Rákostól távolabb fekvő mocsarak még eredeti állapotukban mutatkoznak, bizonyítva ezzel, hogy a munkálatok súlypontja a Rákos patak környékén volt. A városligeti tó környékén csupán régi árkok nyomait tünteti fel a térkép.

A Rákos patak szabályozásával kapcsolatos meder- és csatornázási munkálatokat szervesen egészítették ki a század második felében rendszeressé váló töltésépítési munkálatok. 1768-ban a Rákos menti postaút mellett (feltehetően a mai Külső Jászberényi út) egy 4 öl széles, 200 öl hosszú töltésszakasz került megújításra. 1774-ben és 1775-ben — feltehetően a Rákos-szabályozással kapcsolatos és fent már említett 1770. évi jelentés eredményeként — egy igen jelentős munkálat ment végbe: a Rákos melletti töltést a Paschgall-malomtól a Keresztúrig terjedő szakaszon, 3846 öl hosszúságban kijavították. 1780-ban újabb jelentős munkálatokat végeztek ezen a területen. Egyrészt 2830 ölnyi szakaszon Keresztúrtól az Iványossy-malomig kitisztították a Rákos patak medrét, s ugyanekkor — nyilvánvaló összefüggésben a Horgos tónak Balla által kezdeményezett lecsapolásával — az Ördög-malomtól délre fekvő mocsár mellett 305 öl hosszúságú új töltést építettek.⁴⁵

*

A XVIII. század műszaki és gazdasági tudományának szép eredményeit, mintegy iskolapéldáját szemlélhetjük azokban a munkálatokban, amelyek a városhoz legközelebb eső, a kertek és majorok szomszédságában fekvő *városligeti mocsár* lecsapolását, futóhomokos környékének művelés alá való fogását célozták.⁴⁶

Az egykori Ochsenried (Ökör-dülő) vizes, nádas, kevés rétből, de leginkább homokos legelőkből álló területét helytartótanácsi rendeletre a város már 1755-ben fűzfákkal ültette be. Ennél azonban többre már nem volt gondja, mivel az uralkodó fásítási útásítása — amelynek elsőrendű célja a gazdaságilag hasznosítható területek növelése volt — a város céljainak nem felelt meg. A város legelőszűkében volt, nem szívesen csökkentette a mocsár környékén zöldellő, füves területet, mivel számára ez jelentette a jövedelmezőséget.⁴⁷ Csupán az 1780-as években tűzték újra napirendre a kérdést, amikor a helytartótanács a fásítási rendeletet megújította.⁴⁸ 1781-ben a tó csatornával való szabályozására és fásítandó terület létesítésére vonatkozó tervet dolgoztattak ki, s Hülf Bálint polgármester — aki sok gondot fordított a városszépészet ügyeire — a terv végrehajtásával Stolz János selyemtenyésztési inspektort bízta meg.⁴⁹ Ezután már eredményesebben folytak a fásítási munkálatok. A korábban mocsaras, sivár terület a 90-es évekre a gyorsan felnövő akác- és szederültetvények nyomán erdős jelleget öltött. A sok kilátással biztató vállalkozás további folytatását Boráros János polgármester vette kézbe, aki a tanács megbízásából a Városerdőt „mulató és üdülőhelyé” szándékozott kiépíteni a pesti közönség használatára. Boráros valóban nagy lelkesedéssel igyekezett megbízatásának eleget tenni. Viszonylag nagy apparátust, jelentős számú napszámost, kertészeket, munkafelügyelőket alkalmazott a kertépítési és fásítási munkálatokhoz.⁵⁰ Azonban a választott polgárság főként az anyagiak terén tanúsított kicsinyeskedéseivel állandóan akadályozta Boráros munkáját. 1798-ban például a már leszállított facsemeték ültetésének napszámberét vonakodott kiutalni. A választott polgárság állandó akadékoskodása, sőt az anyagiak terén megnyilvánuló személyi bizalmatlanság végül 1799-ben arra indította Borárost, hogy vizsgálatot kérjen maga ellen s egyben kijelentse: a továbbiakat csak akkor vállalja, ha a tanács biztosítja számára a megfelelő anyagi eszközöket.⁵¹ A kiküldött és a munkálatok állásáról, további menetéről jelentés tételére hivatott bizottság tevékenységére azonban már nem volt szükség. A tanács ugyanis letette a gondot vállairól, s az egész Városerdőt bérbe adta Batthyány József hercegprímásnak.

A hét pontból álló szerződés, amely a hercegprímásnak és örököseinek — a város tulajdonjogának fenntartásával — 24 évre díjtalanul átengedte a Városerdőt, mindkét szerződő fél jogait és kötelezettségeit pontosan meghatározta. A szerződés értelmében a primás köteles a Városerdőt a közönség szórakoztatására alkalmas, kellemes és szép helyé alakítani: ott gazdasági épületeket emelhet, vendégfogadókat építtethet és a bormérés jogát is gyakorolhatja. Ezeket az időközben létesített építményeket a város a 24 év elteltével becsértékben fogja átvenni, az egyéb természetű beruházásokat azonban nem köteles megtéríteni. A szerződés 3. pontjában az utóbbi kikötéssel kapcsolatban csupán említés történik a tervbe vett műszaki munkálatokról (Einrichtung deren Teichen), valamint arról, hogy a kertészeti vonatkozású munkálatok költségeit teljes egészükben a primás fogja viselni.⁵²

A város viszont kötelezte magát, hogy a Városerdő felé vezető utat — a mai Gorkij fasor — kiépíti s a primás által beszerzett fákkal mindkét oldalon fasorszerűen kiképzí. Az út és a fák gondozása a továbbiak során a várost terheli. Erre a célra a város 1500 forintoskölcsön felvételére kapott engedélyt a kamarától.⁵³

A „sivány homokból és motsárból álló földön” a tervbe vett „mulatóhely” létesítésének tervét, a terv kivitelezését Witsch Rudolf, a bánáti német határőrezred földmérője, a primás mérnöke és kertésze végezte, akit a futóhomok megkötésére vonatkozó elméleti és gyakorlati felkészültsége különösen alkalmassá tett e megbízatás végrehajtására. A munkálatok részletes lefolyása felől Witsch Rudolf 1809-ben megjelent és fent más szempontból ismertett könyvéből van tudomásunk. A mű 3. fejezetében „annak megmutatására, hogy a homokos pusztát lehet haszonra fordítani”, a városerdői munkálatokat ismerteti.⁵⁴

A munka a maga korában szokatlanul nagy apparátussal, 2000 nap-számos foglalkoztatásával már 1799 júliusában megindult. Az első teendő a mocsár valamilyen formában való levezetése, illetőleg tó-jellegűvé való átformálása volt. Ezért a mocsáron keresztül egy csatornát ástak, s ennek segítségével két szigetet alakítottak ki. Majd, hogy ezekre a szigetekre alkalmas bejárást létesítenek, egy 10 öl széles és 500 öl hosszú fősétányt alkottak a homokbuckás, hepehupás talajon, a következő módon: a homokdombok elterítése s az egyenetlen talaj planírozása után négy sorban nyár- és vadgesztenyefákat ültettek s ezáltal az utat három részre osztották. A szélesebb középső szakasz lett a kocsút, a két szélső keskenyebb a két gyalogút. A fák ültetésére különös gondot fordítottak. Az 50 köbláb mély gödröket gyepfölddel töltötték, hogy így a fák megmaradását, fejlődését biztosítsák.⁵⁵

A nagy gonddal és felkészültséggel megindított munkálatok további menetét igen hátrányosan befolyásolta a hercegprimásnak még abban az évben bekövetkezett halála. A város és az örökösök kölcsönös bizalmatlansággal viseltettek egymás iránt, s ennek hatása nem maradt el a munkálatokat illetően. Hülf Bálint mint a városszépítési ügyek szakértője (Verschönerungs-Commissaire) vette ezután gondjába az elárvult vállalkozást s a szerződésben említett, ekkorra már nagyjából elkészült út fásítását, a két oldalán húzódó homokos terület parcellázását javasolta.⁵⁶ 1800 tavaszán ezeket a telkeket árverés útján adták el, s a homokon létesített szőlők és gyümölcsöskertek létesítésével a ligetnek a futóhomoktól való megóvását is nagyban elősegítették.⁵⁷ Magának a Városerdőnek továbbfejlesztése azonban csak igen lassan haladt előre. A Batthyány-örökösök végeztettek ugyan bizonyos fásítási és kertépítési munkálatokat Witsch Rudolf irányításával, azonban lényeges szerződéses kötelezettségeiknek: a gazdasági épületek és szórakozóhelyek létesítésének nem siettek eleget tenni. A város, valamint az elővárosi telektulajdonosok fokozódó nyugtalansággal szemlélték a helyzetet. Kétségeiket Batthyány Józsefnek, az örökös Batthyány Tódor fiának a városhoz intézett levele — amelyben a vállalt kötelezettségek teljesítésére irányuló szándékát fejezte ki — sem osztotta el teljes mértékben.⁵⁸ A sok huzavonán ke-

resztülment úgy végleges lezárása 1805 novemberében következett be, amidőn a Városerdő újból a város kezelésébe került vissza.

A további szépítési munkálatokat már a város intézte, Weidinger városkapitánynak, a Szépészeti Bizottmány egyik tagjának irányítása mellett.⁵⁹ Az 1806 januárjában kiküldött bizottság elsősorban fásítási szempontból vizsgálta meg a ligetet, de a meglévő csatornára vonatkozóan is tett észrevételt. Véleménye szerint a csatorna kimélyítésére és kiszélesítésére kell törekedni, tekintettel arra, hogy a csatorna elsősorban vízlevezetési célból készült.⁶⁰ E javaslatok nyomán jöhetett létre a csatornának az az átépítése és új irányba való vezetése, amely a századeleji térképeken látszik. Eszerint a tóvá szélesített mocsárból északi és déli irányban két csatorna vezetett ki. Az északi csatorna a mai Váci út déli részén, az egykori kincstári tégláégető tere mellett torkollott a vizafogói csatornába. A déli csatorna Kőbánya irányába vezette le a vizet.⁶¹ A munkálatok befejezése 1806 után, tehát nyilván a Szépészeti Bizottmány működésével kapcsolatban történt meg.

*

Pest város szerencsés földrajzi fekvésének kétségen kívül egyik fontos tényezője volt Duna melletti fekvése. A Dunának mint víziútnak és a pesti révnek jelentősége a város történetének egész folyamán megnyilvánult. A Dunának azonban a város életében nem csupán pozitív, a fejlődést előmozdító szerepe volt. Gyakori, pusztító áradásaival sok esetben károsan befolyásolta a fejlődést s nagy veszedelmet zúdított a lakosságra. Ugyanis a múlt században bekövetkezett *Duna-szabályozásig* a folyam Pest területén változatos mederben, szigeteket alkotva, zabolátlanul kanyargott.⁶²

A Margitszigettől délre a folyam fokozatosan keskenyedik, a Várhegy és a Gellérthegy tövében a többé-kevésbé sziklás altalajon egységes mederben folyik, melynek partjai itt kb. 300 méternyire vannak egymástól. A folyam e keskeny szakasza az Árpádok kora óta változatlan, s csupán néhány méterrel vált keskenyebbé a pesti töltés megépítése következtében. A Duna csupán a Gellérthegy alatt szabadul ki a hegységi szakaszból. A mai Boráros tér környékén régebben a Kopasz-zátony terült el; itt a folyam közel 1000 méter szélességben hömpölygött, régi ágaival szinte keresztül-kasul szeldesve a Kelenföld területét. Mélysége ennek megfelelően itt már csupán 2—3 méter között volt, a fentebbi szakasz 6 méteres mélységével szemben (a Margitsziget környékén a 10 métert is elérte). A Kopasz-zátony után a folyam újra két ágra szakadt, a jobb oldali budafoki és a bal oldali soroksári ágra. A két ág öleli körül a Csepel-szigetet. Ezek az ágak további elágazásra igen hajlamosak voltak, bennük zátonyok és szigetek keletkeztek. Ezek a zajló jég akadálytalan levonulását sok esetben megakadályozták.⁶³

A jégtorlódás okozta téli árvizek, illetve az Alpok magas hegysegei hóolvadásával és a nyári nagy esőzésekkel kapcsolatos ún. „zöldárak” a város számára komoly veszedelmet jelentettek. Az ellenük

való védekezés a város lakosságának állandó komoly gondja volt. Az óvintézkedések kezdetben, de még a XVIII. század első felében is meglehetősen kezdetlegesek. Csupán a század második felében és vége felé van tudomásunk olyan munkálatokról, amelyek magasabb műszaki képzettséggel rendelkező szakemberek irányítása mellett korszerű módszerekkel mentek végbe. A feladat méretei azonban messze meghaladták azokat a lehetőségeket, amelyeket a kor szakmai ismeretei, anyagi bázisai biztosítani tudtak.

E munkálatokba kétségkívül rengeteg költséget és munkát fektettek be, azonban ezekkel is csupán a kisebb fenyegető veszedelmeket, a pillanatnyilag jelentkező bajokat tudták elhárítani. Az így megszületett létesítmények a komoly nagy árvizek pusztításai ellen — mint amilyenek az 1775, 1789, 1799. évi, vagy akár a legpusztítóbb 1838. évi árvíz voltak — nem tudtak védelmet nyújtani.⁶⁴ Bebizonyosodott tehát, hogy az árvízveszedelem ellen csupán a szabályozás módszerének alapvető megváltoztatásával lehet eredményesen küzdeni. E felismeréshez azonban hosszú, rengeteg kiadással, energiapocsékolással, csalódással kikövezett út vezetett, amelyen azonban megtermettek a szükséges tapasztalatok is.

A XVIII. században végrehajtott Duna-szabályozási munkálatok Pest területén elsősorban töltések létesítésére szorítkoztak.⁶⁵ Feltehetően már a század első évtizedeiben építettek árvízvédelmi gátakat, ezek azonban — későbbi adataink szerint — csupán a pillanatnyi veszélyt elhárító, gyorsan létesített műtárgyak voltak. A jég ellen nem sokat használhattak, mivel 1742-ben már arról hallunk, hogy éppen ezért kőgátakat építettek.⁶⁶

Különösen veszélyes szakasz volt a Vizafogó és a Rákos patak torkolatának vidéke. Innen ugyanis árvíz esetén a víztömegek a délre fekvő szántóföldekre, ezeken át az ún. felső majorságokra (Rákóczi út—Majakovszkij utca—Nyugati pu.) és kertekre zúdultak. Éppen ez okból a városi tanács 1743. január 21-én tartott ülésén tartós, célnak megfelelő gátak építését határozta el ezen a szakaszon, amint erre az időjárás alkalmassá válik.⁶⁷ Két évvel később, 1745. március 20-án és június 14-én a gát építésének folytatását, sőt meghosszabbítását rendelték el a halászkunyhók irányában (kb. a Margitsziget középpontjával szemben fekvő részig), a legutóbb pusztító jégárra való tekintettel. Ugyanekkor a fontosabb útszakaszokon kőhidak építését is elhatározták.⁶⁸

A töltések építése a század második felében nem folytatódott erősebb ütemben. A helytartótanács komoly gondot fordított — közgazdasági szempontokat figyelembe véve — a közlekedési hálózat rendbehozatalára, s ez irányú tevékenységének szerves része volt a vízszabályozás ügye is. 1765-től kezdve félévenkénti jelentéstételre kötelezte az e munkálatokban érdekelt törvényhatóságokat. E jelentésekből, amelyeket 1780-ig folyamatosan terjesztettek fel, tisztább kép tárul elénk a korszak pesti árvízvédelmi munkálataira vonatkozóan is. A szerviták majorja mellett (Nyugati pu.) egy kisebb méretű gát

épült a Rákos patak felé, amely talán a Váci töltés egy részlete volt. A Hatvani kaputól Kerepesig nyúló, illetőleg más irányban a várost körülölelő, 1771-ben kiépített határárok (linea) körüli töltések létesítéséről, illetve javításáról már e jelentésekből tudomásunk van. Ezek a gátmunkálatok már nagyobb arányúak voltak: az egyiknek hossza 491 öl, a másiké 3545 öl volt. S ha figyelembe vesszük, hogy szélességük általában 5 öl (tehát közel 10 méter) volt, el kell ismernünk, hogy tekintélyes műszaki munkálattal állunk szemben.⁶⁹

A töltések építési módját illetően azonban már nem nyilatkozhatunk elismeréssel. Az említett nagy árvizek szomorú eseményei alátámasztják azon korabeli megállapításokat, amelyek lesújtó véleményt mondanak ezekről a munkálatokról. Győry Sándor 1835-ben megjelent, „A Duna regulázásáról” c. tanulmányában hasonlóképpen nyilatkozik kora szabályozási munkálatairól: „... a töltések körül is tetemes hibák estek. Ugyan is, mivel már érintettem, a vízágyanak rendbehozására kevés gond fordítván a maga romlott állapotjában megmaradt meder mellett, a rendetlenségekre s a víz nagyobb vagy kisebb megtámadó erejére nem ügyelve, mindenütt egyenlő ellentáható erővel huzattak; másutt... a partoktól felette messzire tétetvén gyakran alacsony helyekre estek... gyakran mocsáros seppedékes földre alapítottak... gyakran a töltés aljának a fenék-földdel szoros egyesületére is ügyelet nem volt... az ezen s több efféle tetemes hibákkal készült töltéseknek szükségképen minél hamarabb vég romlásra kelle jutniok.”⁷⁰

A fent előadottakon kívül azonban általában a XVIII. századi szabályozási munkálatok legfőbb hibáját azok rendszertelenségében kell látnunk. Fent idézett értekezésében Győry is erre a következtetésre jutott, amikor megállapította, hogy az eddig végbement vízepítési munkálatok előre átgondolt, átfogó terv nélkül, ötletszerűen jöttek létre. A legtöbbször akkor, amikor a sürgető veszedelem miatt gyors segítségre volt szükség. Ilyenkor azután csak az segített, ha a munkálatok elvégzését — véletlenül! — hidrotechnikai és matematikai ismeretekhen jártas egyénekre bízta. Általában, sajnos, nem ez volt a helyzet: a legteljesebb hozzá nem értés mutatkozott az egész fontos munkaterületen. A Duna mentén a víztől-jégtől megtépzott sarkantyúk, elrontott töltések nyomai tanúskodnak a meg gondolatlanul megkezdett, rosszul intézett munkák sikertelenségéről.⁷¹ Mondhatnánk, hogy Győry Sándor talán túlságosan sötét színekkel ecseteli a helyzetet, hiszen a XIX. század elején már volt a vízmérnöki tudományban bizonyos előrehaladás:⁷² azonban az általa festett pesszimista kép részben igazolást nyer akkor, ha a XVIII. század végi nagy árvizeket követő szabályozások körülményeit vizsgáljuk.

A század első felében pusztító nagy árvizek — 1712 és 1732-ben — után a század második felében 1775-ben tört a városra újból igen veszedelmes árhullám. Lefolyására, a nyomában megszülető műszaki intézkedésekre vonatkozóan azonban csak gyér adatok állanak rendelkezésre.⁷³ Joggal feltételezhetjük azonban, hogy közvetlenül a veszély

elmúltával bizonyos intézkedések történtek. Erre mutat az e kérdéssel foglalkozó tanácsülési jegyzőkönyvi bejegyzés is, amely megrázó hangon számol be az árvíz rendkívüli pusztításáról: „Immanis haec, de a memoria hominum non visa, non audita Danuby triduo utpote a 15ta usque 17. febr. perdurans exundatio adeo semet in civitate et in suburbia effudit, ut multa domus in Civitate corruerint, aliae vero si non in toto, magno tamen sui parte ruinam ruinentur; suburbia autem maxima sui in parte videntur, prorsus esse deleta.”⁷⁴ A Belvárost kisebb, a fejlődő fiatal külvárosokat súlyosabb mértékben sújtó csapás okainak megszüntetésére az azonnal végrehajtott, de pontosan nyomon nem kísérhető intézkedéseken túlmenően egyéb, bizonyos mértékig perspektívikusabb intézkedések is történtek, — természetesen oly ütemben, mint az a kor lassú igazgatási gyakorlatától várható volt.⁷⁵

1777-ben megalakult a hajózási igazgatóság, amelynek feladata a Duna osztrák és magyar szakaszainak felügyelete és karbantartása volt.⁷⁶ Az igazgatóság egyik kerületi mérnöksége Pesten székelte. A pesti kerület vezető mérnöke Balla Antal lett, aki beosztottjával, Pichler mérnökkel együtt több javaslatot tett. Javasataik elsősorban az árvízvédelmi töltések létesítését célozták, ezek azonban a felsőbb szervek meg nem értése miatt nem, vagy nem a kívánt mértékben valósultak meg.⁷⁷ Ettől kezdve egész a század végéig e felsőbb szervek fél megoldásokkal való megelégedése s az anyagi eszközök korlátozottsága voltak azok a tényezők, melyek meggátolták a munkálatok egészséges kibontakozását, amelyeknek pedig műszaki-szakértelmi feltételei az alsóbb szervek személyzetében a kor viszonyainak megfelelő mértékben adva voltak.⁷⁸

Az 1789 elején lezúduló újabb árvíz, bár nem okozott olyan hatalmas méretű katasztrófát, mint az 1775. évi, újabb komoly gondot jelentett a városi tanács számára.⁷⁹ A Felső vagy Váci töltés (mely adataink szerint a külvárosok védelmét szolgálta), oly mértékben megrongálódott, hogy egy esetleges újabb árvíz esetén a jégtömeg nyomásának már nem tudott volna ellenállani. A vizafogói szántóknál szintén nagyméretű lehetett az áradás, mivel az ottani ingatlanulajdonosok felhívták a tanács figyelmét egy zsilip építésének szükségességére.⁸⁰ Kiseb mértékben ment tönkre a soroksári lineánál levő gát, valamint az ittlévő kőhíd és zsilip is. A veszély pillanatnyi elhárítására a legveszélyesebb ponton levő és legfontosabb Váci töltést azonnal helyreállították, s a nyár folyamán megtették az előkészületeket a komolyabb munkálatokra.⁸¹ Az ügyintézés lassú és nehézkes menete következtében azonban még szeptember folyamán sem történt konkrét intézkedés. A tanács a gátépítés ügyével megbízott különbizottságot ismételtén sürgős cselekvésre szólította fel.⁸²

Az ügy késedelmes elintézése kétségtelenül nem a városi különbizottságon múlt. Adataink szerint ugyanis a bizottság és az építészeti igazgatóság részéről szakértőként kiküldött Várady mérnök már júliusban helyszíni szemlét tartott, utána együttes ülésen beszélt meg a legfontosabb tennivalókat. Várady ezek alapján készített tervét a bizot-

ság, ill. a városi tanács csak szeptember 15-én terjesztette fel a helytartótanácsnak. A helytartótanácsi jóváhagyás után a végrehajtásra csupán 1789 végén, ill. 1790 elején kerülhetett sor, tehát újból a fenyegető árvízveszély küszöbén, az utolsó órában.⁸³ Az új terv ez alkalommal is csupán töltésmagasításra szorítkozott. A Váci töltésnek az 1775. évi árvízszinthez viszonyított hat hüvelykkel való magasítására, a megrongált soroksári töltés, zsilip és híd javítására s egyes kisebb munkálatokra került ekkor sor. Várady költségkimutatása az ekkor végrehajtott munkálatokat illetően 1851 forint kiadásról számol be.⁸⁴ A munkálatokat 1792-ben a soroksári linea melletti töltés építésével fejezték be.⁸⁵

Az idővel egyre jobban terjeszkedő város számára az árvízveszély mind nagyobb és nagyobb kockázatot jelentett. Így a század utolsó évtizedében kivételesen egy gyökeresebb szabályozási intézkedést is foganatosítottak: a Dunának a hajóhíd körüli szakaszát összeszűkítették hogy ezzel a medret mélyítsék s a víz folyásgyorsaságát fokozzák. A sok költséget jelentő munkálat a tanács és a polgárság körében nem kis aggodalmat ébresztett. A választott polgárság Hülf Bálint tanácsnokot bízta meg a kérdés megoldásával. Hülf a szakértői vélemény elkészítésére Balla Antalt, Pest megye rendes mérnökét és az ország-szerte ismert neves hidraulát kérte fel.⁸⁶ Balla arra a kérdésre, hogy „a Duna partnak megmásolása, amely mostanában a városnak sok költségiben tellyett, a Hidnak szépségére vagyon és a víznek kiáradása ellen tsináltatott, az által pedig a Dunának víz árka megkisebbitett, hogy ha a víznek kiáradása alkalmatosságával-e a városnak több kára mind sem haszna vagyon-e” megnyugtató választ adott. Szerinte a part összeszorítása semmiféle következménnyel nem járhat, sőt az ennek következtében keletkező folyássebesség a víz fenékén felgyülemlett fahordalékot is el fogja szállítani.⁸⁷ Az utóbbi szempont a szabályozás menete érdekében lényeges volt. Ugyanis az effajta munkálatok másik céljának az árvízveszedelem elhárítása mellett a hajózási akadályok eltüntetését jelölték meg.⁸⁸

Ez a szempont döntő súllyal érvényesült már ezt megelőzően is. A század első felében a folyamszabályozási munkálatok általában medertisztításra szorítkoztak. 1786 után váltak ezek a munkálatok rendszeresekké, amidőn lebonyolításukra előre megállapított költségkeret állt már rendelkezésre.⁸⁹ A helytartótanács ebben az időben különben a part állandó, rendszeres ellenőrzésére is gondot fordított. 1798-ban Pest városa is megkapta a vonatkozó rendelkezést, amelynek értelmében a helytartótanács „periodicas reambulationes et respective visitationes littoris suscipiendas ordinet”.⁹⁰ A felügyelettel megbízott építészeti igazgatóság azonban nem sok jót jelenthetett a város ez irányú intézkedéseiről, mivel három hónap múlva a helytartótanács erélyes hangú felszólításban ismételte meg rendelkezését.⁹¹

Pedig az a lazaság, amellyel a város — egy-két alkalmat kivéve — ezt a számára életbevágó kérdést kezelte, egyáltalán nem volt indokolt. Az 1795. évi kisebb méretű árvíz után 1799 januárjában újabb, az

1775. évihez hasonló méretű ár pusztított a városban. Ez alkalommal a soroksári linea melletti töltés környéke volt a legveszélyeztetettebb, amelynek megerősítésére még az árvíz visszahúzódása előtt meg kellett tenni a szükséges intézkedéseket. A fenyegető katasztrófa bekövetkeztét, a Ferenc- és Józsefváros elárasztását csak a legnagyobb erőfeszítésekkel lehetett elhárítani. A polgárság és a katonaság lázas igyekezettel dolgozott a töltés megerősítésén, amelynek ellenállása a dühöngő árral szemben szinte óráról órára gyengült. Gondolkodásra, latolgatásra, vagy tervezetek tudományos megalapozottsággal való kidolgozására nem volt idő. Most is, mint az előző árvízveszélyek alkalmával, azonnali intézkedések váltak szükségessé. Sarlay tanácsos már január 16-án szakértőkből, tanácsi kiküldöttekből és polgárokból álló bizottsággal megtekintette a legjobban veszélyeztetett ferencvárosi töltést s Kundt Ignác kőművesmester tervei szerint a következő javaslatot terjesztette a tanács elé:

1. A Kétnyúl utcában (Szamuely utca) a Fellner-féle telekig egy öl széles árok készítendő, amelynek kihányt földjét öt láb magasságban kell felépíteni.

2. A Fellner-telektől a Festetich-szántóig a Dunához vezető utat kavicssal és földdel erősen le kell döngölni, hogy a víz betolását ezzel el lehessen hárítani.

3. A Festetich-szántókon is — bár aránylag magasabban fekszenek — árkot és földsáncot kell ásni.

4. A Festetich-szántók végén, a zsilip mellett található mélyebben fekvő szakaszt — melyen a víz behatolhat a Kétnyúl utcába — egy gerendaszerűen épített földgát segítségével kell megvédeni.

5. A cédulaháznál levő gát (a Soroksári út és a Haller utca sarkán) a Rákos árok hídjának magasságáig emelendő és a hídhöz tartozó zsilip megjavítandó.⁹²

A javaslat megvalósítását — a nagy veszedelem ellenére el kellett halasztani a tűrhetetlen hideg miatt. Ugyanekkor viszont utasították a józsefvárosi bírót, hogy egy 150 emberből álló munkáscsapat a szükséges eszközökkel álljon készen, az erre önként jelentkező Luby András, Vidi Lipót, Rottenbiller Gáspár és Rohrer József polgárok vezetésével, valamint 20—30 kocsival.⁹³ A tervet a január 23-i tanácsülés elfogadta s jóváhagyás végett azonnal felterjesztette a helytartótanácsnak.⁹⁴ A munkálatokat február-március hónapban végre is hajtották. Hasonló jellegű ad hoc munkálatokra került sor a város másik végén, a Váci töltésnél is. 1799 januárjában a polgárság és katonaság itt is végzett gátépítő munkálatokat.⁹⁵

Az aránylag rövid idő alatt egyre gyakrabban ismétlődő árvízveszedelmek ekkor arra készítették a tanácsot, hogy a spontán, tudományos megalapozottság nélküli munkálatok mellett végre rendszeres, előre kidolgozott terv szerint végrehajtott árvízvédelmi munkálatokra szánja el magát. Szakértők kirendelését kérte tehát az építészeti igazgatóságtól, hogy ezek megállapítsák a megerősítésre váró helyeket, a munkálatok módját, azok költségeit, hogy így a munkát már a folyó

évben meg lehessen kezdeni.⁹⁶ A kamara április 4-én kelt határozatával járult hozzá az építészeti igazgatóság javaslata alapján a tervbe vett árvízvédelmi munkálatokhoz.⁹⁷

A helytartótanács felszólítására az építészeti igazgatóság Várady Pál mérnököt bízta meg a munkálatok tervének és költségvetésének elkészítésével. Várady terve a város egész területét átfogta, s arányait, szakszerűségét tekintve szinte betetézte a városban XVIII. század folyamán végbement hasonló jellegű intézkedéseket. Gondosan kidolgozott terve — amelyet a megbízás után két hónappal, július 13-án nyújtott be a tanácshoz — külön tárgyalta a külvárosok és a Belváros árvízvédelmi kérdéseit.

A külvárosok árvízvédelmét illetően javasolta elsősorban az ún. felső gát (Váci töltés) megerősítését, illetve itt új gát építését vette tervbe. A nagy kincstári épület felett, a temető közelében javasolta egy 60 öl hosszú új gát építését, valamint a Váci töltésnek 414 öl hosszúságban az 1789. évi árvíz szintjéig történő felemelését. Hasonlóan fontosnak tartotta Várady a Rákos árok déli torkolatánál (Boráros tér) levő zsilip felemelését és megjavítását. A Ferencváros oltalmára — annak ellenére, hogy közvetlenül az 1799. évi árvízveszély után ott Kundt tervei után már végbementek bizonyos munkálatok — Várady kétféle védőmunkálatra tett javaslatot. Az első lehetőség: egy 915 öl hosszú töltést kell emelni az 1775. évi árvízszint magasságában a Kétnyúl utcán keresztül a soroksári lineánál fekvő cédulaházig. A másik létesítmény a belvárosi városfalnak a Dunával való érintkezési pontjától a Festetich-szántókon keresztül a soroksári vámbházig húzódná.

A Belváros védelmét a parti gátak megerősítése mellett még három főcsatorna építésével gondolta elérhetőnek, amelyekbe a magánházak kis csatornái, valamint számtalan kisebb lefolyó ömlene. A három főcsatorna torkolatát zsilipekkel kell felszerelni. Ennek a munkálatnak azonban előfeltétele lenne a Belváros összes felszíni és földalatti csatornájának nivellálása.⁹⁸

A város gazdasági bizottsága a terv átvizsgálása után azonnal intézkedett a munkálatok megindítása felől a nagy kincstári épület és a pusztatemplom mellett, vagyis a Váci töltés és a soroksári gátak környékén. Az augusztus 3-i tanácsülés pedig elhatározta, hogy a terveket véleményezés végett az udvari kamarának küldi fel, hogy egyúttal a még távolabbi, de éppoly fontos belvárosi munkálatok költségvetésének engedélyezését is elnyerje.⁹⁹ Az 1799. december 21-én kelt legfelsőbb elhatározás, amely december 28-án érkezett meg a városhoz, felülvizsgálat és kisebb módosítások után a terveket jóváhagyta. A költségeket illetően úgy intézkedett, hogy azokat — amíg erre a városi pénztárból telik — a város fedezze; a város teherbírást meghaladó összeg erejéig pedig kölcsön felvételét engedélyezte.¹⁰⁰

Annak ellenére, hogy a város a legfontosabb munkálatokat már 1799 végére el óhajtotta végeztetni, az év végéig csupán kisebb részlet-eredményekről van tudomásunk. Először az 1799. évi árvíz idején legjobban fenyegetett ferencvárosi gát építéséhez kezdtek hozzá, azonban

a decemberben készült jelentés csupán egy 400 öl hosszú szakasz elkészültéről számolt be, a tervezettnél kisebb szélességben és magasságban.¹⁰¹ A kritikus idő elteltével a jelek szerint a munka még jobban ellanyhult. Az 1800 áprilisában az építészeti igazgatóság részéről ellenőrként kiküldött Sax Zachariás igen kritikus hangon nyilatkozott a munkálatok állása felől a kamarának.¹⁰² A helytartótanács ennek alapján rosszalását fejezte ki a városi tanácsnak, s egyben erélyes hangon elrendelte a munkálatok sürgős befejezését.¹⁰³ A töltésmunkálatok lebonyolítására létesített tanácsi bizottság, amelynek tagjai Sarlay József tanácsnok, Pistory József telekkönyvvezető és Tuch Sebestyén szószóló voltak, a maguk igazolására a következőkben foglalták össze az 1800. augusztus 1-ig végbement munkálatokat:

1. A töltésépítés megtörtént a katonai kórháztól a Linienhausig, megfelelő magasságban. Ott, ahol süllyedés történt, a szintet pótlólag felemelték.

2. Ugyanezt a töltést az ún. Gartenhaustól kezdve az elővárosokig folytatták s megfelelő magasságra emelték.

3. Ugyancsak elvégezték a munkálatot az elővárosi házaktól a Rákos árok zsilipjén keresztül a Festetich-szántók felé.

4. E ponttól a Fellner-telkeken keresztül vezető útig fél szélességben, teljes magasságban folytatták.

5. Innen a Duna menti első házakig félmagasságban, félszélességben végezték el.¹⁰⁴

A helytartótanács felfogása szerint azonban ezek az eredmények egyáltalán nem voltak kielégítőek. Véleménye szerint a munkálatok oly lassan és akadozva folytak, hogy közeli befejezésükre nincs sok kilátás. Az idő pedig mind jobban sürget. Ha a város újabb felszólítás ellenére sem fejezi be a tél beállta előtt a munkálatokat, a helytartótanács a következőket illetően minden felelősséget a városi tanácsra hárt.¹⁰⁵ Sax mérnök novemberi újabb vizsgálata sem hozott lényeges előrehaladást, bár Sax komoly formában hívta fel a tanács figyelmét a számukra létfontosságú ügy lelkesebb intézésére, a napszámosok számának emelésére.¹⁰⁶ Az év végére bizonyos eredmény mégis megszületett: december 12-én a tanács jelenti, hogy a Fellner-féle „Stedl” mellett a zsilip elkészült. A zsilipet Sax mérnök és Kundt Ignác kőművesmester ellenőrzése mellett Zitterbarth Mátyás építette.¹⁰⁷ Mint erről saját munkáját illetően Zitterbarth is panaszkodott, a vállalkozás egyéb területén is a pénzkezelés nehézkessége volt a munka lassúságának legfőbb oka. A város saját pénzét igen hamar elköltötte, s már 1799. november 30-tól a felvett kölcsönből fedezte a költségeket. 1801 márciusára azonban a kölcsönpénz is elfogyott s a város újabb kölcsön felvételére kényszerült, hogy a munkálatokat befejezhesse.¹⁰⁸ Mindez természetesen nem ment egyik napról a másikra. A kamara az újabb kölcsönt csupán áprilisban engedélyezte, ami természetesen lassította a munkálatok menetét. Végül is a helytartótanács ismételt felszólítására 1802. február 12-én Pistory, akkor már városkapitány, Sax és Degen mérnökök hivatalos

igazolásával bejelentette, hogy az árvízvédelmi munkálatoknak a külvárosokat érintő része befejezést nyert.¹⁰⁹

A belvárosi árvízvédelmi munkálatokat illető tervet Várady már előbb ismertetett elgondolásai alapján Degen Jakab, Pest város első mérnöke dolgozta ki részletesen. Ezt a tervet a városi tanács 1801. szeptember 19-én terjesztette fel engedélyezésre.¹¹⁰ A kamara 1802. július 21-én járult hozzá a felterjesztéshez, a külvárosi védőmunkálatoknál alkalmazott tárgyi feltételekhez hasonló módon.¹¹¹ E létesítmények megvalósulása — tekintettel arra, hogy a tervet előre nem látott problémák miatt több ízben módosítani kellett — már a város műszaki történetének új, modernebb korszakában történt meg.

*

Az ország különböző tájai felől a pesti révnél találkozó szárazföldi utak jelentősége a város egész története folyamán döntő mértékben megnyilvánult. Ezek a természeti adottságokban rejlő lehetőségek különösen a XVIII. század második felében jutottak érvényre, amikor a város azzal, hogy a keletet és nyugatot összekötő tranzitforgalom útjába esett, már összbirodalmi szempontból is jelentőssé vált. Az úthálózat fontossága a merkantilista gazdaságpolitika fokozatos kibontakozásával egyenes arányban nőtt. A Váci út ekkorra már Pozsony, Bécs és Szilézia felé, a Hatvani út Eger, Miskolc, Kassa és Lengyelország felé, az Üllői út a Tiszántúl, Erdély és a román fejedelemségek felé, a Soroksári út pedig a Nagyalföld, Dél-Magyarország és a Balkán felé bonyolította le a kereskedelmi forgalmat. A merkantilista szemlélet a gazdasági élet legfontosabb területének a kereskedelmet tekintette, amely nélkül nem képzelhető el egészséges pénzforgalom sem. Ennek előbbrevitele természetesen a forgalom minél simább, akadálymentesebb lebonyolításával történhetett meg. Így az *úthálózat fejlesztése* elsőrendű problémává vált.

Az 1723 : 15. törvénycikk ennek a felfogásnak a szellemében jött létre, s az ekkor felállított országos kormány szerv, a helytartótanács egyik központi feladatává ezeknek az elveknek megvalósítását tette.¹¹² Ettől kezdve egymásután látnak napvilágot a vám- és útügyet illető helytartótanácsi rendeletek, amelyek azonban — éppen a kérdés igen bonyolult és szétágazó volta, valamint a terület elhanyagoltsága miatt — csupán hosszú évek múlva hoztak eredményt.

Az általános európai helyzetnek megfelelően nálunk is az úthálózat javítása haladt a leglassabban.¹¹³ Ebben jurisdictionális problémák játszották a fő szerepet. Az az elv ugyanis, hogy az útépités és útkarbantartás terheit azok viselik, akiknek azokból hasznuk van, tehát akiknek területén azok áthaladnak — rendkívüli mértékben megnehezítette a helytartótanács központi irányító és ellenőrző funkciójának kialakítását. Az elszaporodó s a kereskedelmet gátló vámhelyek felszámolása, az ezekből hasznot hajtók útkarbantartási kötelezettségének megállapítása nehézkes, számtalan jogi vonatkozás figyelembevételére kényszerítő feladat volt. Ez megnyilatkozott a rendelkezések késedelmes, sokszor

csak részleges végrehajtásában is. Éppen ezért a század első feléből csupán kisebb jelentőségű útjavítási munkálatokról van tudomásunk, s Pest vonatkozásában sem más a helyzet.

A szabad királyi városok belső útjaik gondozását, hídjaik, csatornáik karbantartását, építését saját hatáskörükben voltak kötelesek intézni. Pest városa ennek következtében elsősorban a fent említett országos kereskedelmi utaknak a városfal és a városhatár közé eső szakaszait volt köteles megépíteni, újjáépíteni és karbantartani.¹¹⁴ A városhatáron túl az utak gondozása a megye kötelessége volt.

Az 1723 után sorozatosan megismétlődő, azonban igen kevés gyakorlati eredménnyel járó helytartótanácsi rendeletek közül különösen jelentős volt az 1765. szeptember 5-én kiadott rendelet, amely újból, törvényes következmények terhe mellett, nyomatékosan hangsúlyozta a vámszedési kedvezménnyel rendelkező szervenkeg útfenntartási kötelezettségét. Megismételte az egyes törvényhatóságok területén keresztülhaladó utak karbantartására vonatkozó korábbi intézkedéseket (utak, töltések méretei, útjelző táblák elhelyezése). Újszerű a rendelkezésnek azon része, amely az útfenntartásra kötelezetteket félévenként részletes jelentéstételre kötelezi a rendeletben megadott kérdőpontok alapján.¹¹⁵ Ez lényegesen megkönnyítette a helytartótanács részéről történő ellenőrzést, s így nagymértékben előrehaladt, országos viszonylatban is, az úthálózat fejlődése.

E jelentésekből az 1767 és 1780 közti időszakra vonatkozóan részletes tájékoztatást kapunk Pest város ily irányú tevékenységéről, annak történeti fejlődéséről, valamint a városi útkarbantartás anyagi vonatkozású kérdéseiről. A város ezeket a költségeket a befolyó adókból (*incumbentia publica*) fedezte, a telekkönyvvezető irányítása és felügyelete alatt. A vámjövendelmekből — elsősorban a Budával közös hídvámból — a belső utcajavításokat látták el. A munkálatok nagyobb részben a négy főútvonal, valamint az ezeket a városfal mentén összekötő útvonal (a mai Kiskörút), kisebbrészben jelentéktelenebb mellékutak javítására terjedtek ki. Nagyobb méretű új út építése még ebben a korszakban sem szerepel a kimutatásokban.

Általában félkilométeres szakaszok kerültek építés alá, bár többször találkozunk olyan adattal is, amely nagyobb arányú vállalkozásra utal. Ilyen volt például 1767-ben a Belső és Külső Soroksári útnak közel másfél kilométeres szakaszon való javítása. A beszámolókból megismerhetjük az útépités technikai lefolyását is. Első fázisa az út két oldalán húzódó 5 láb széles árok kiásása volt, ezt követte a kiásott föld szétterítése és egyengetése magán az úttesten, majd az egyengetett úttest feltöltése sóderrel, mintegy 1 lábnyi magasságban az út közepén, 1/2 lábnyi magasságban az út két szélén.¹¹⁶ Figyelemre méltó jelenség, hogy ugyanannak az útszakasznak kisebb-nagyobb méretű építéséről szóló jelentések az adott időszakban néha többször megismétlődtek. Ennek oka részben abban rejlett, hogy ezekben az években a munkálatokat sok esetben nem megfelelő szakértelemmel rendelkező technikusok irányították, az utak tehát nem feleltek meg az egyre növekvő követelmé-

nyeknek. A város forgalma ekkor ugrásszerűen emelkedett, az országutak igénybevétele évről évre nőtt, az amúgy is rossz általajjal rendelkező, régi módszerekkel épített utak élettartama egyre rövidebb lett. Erre utal a helytartótanácsnak 1778. március 23-án kelt, a pesti tanácsban bemutatott rendelete, amely előírja, hogy ezentúl az új útépitéseknél műszaki felügyeletet kell biztosítani, hogy így „pro modernis rerum circumstantiis non modo vecturae et transportus militares et annonae publicae facilitentur, sed etiam publicum commercium et proprium etiam contribuentium de aliorum quorumvis vecturas facientium commodum promovetur”.¹¹⁷ Az államgazdaság szempontjai mellett hangsúlyozottan megjelenik a magánkereskedelem érdeke is a közforgalom fokozásában.

A rendeletnek megfelelően a következő években már valóban mérnökök szakértelmére támaszkodott a pesti tanács nagyobb arányú útépitési munkálatok esetén.¹¹⁸ Pichler Lőrincnek és Balla Antalnak, a kor neves mérnökeinek közreműködése azonban ekkor már nem volt elegendő az egyre súlyosbodó problémák megoldásához. Évről évre rengeteg pénzt és energiát fektettek be az útépitési munkálatokba, azonban az ősi esőzések az utakat oly mértékben tették tönkre, hogy szinte minden évben új javítási munkát kellett elrendelni. Ez indította végül is a pesti tanácsot 1782-ben arra az elhatározásra, hogy a városon kívüli utaknak új módszerek bevezetésével való újjáépítését elrendelje. Tekintettel arra, hogy az addig használt alapanyagok (föld és sóder) nem bizonyultak időállóaknak, határozatba ment, hogy ezentúl a falakon kívüli utakat is ki kell kövezni, hasonlóan a belterület utcáihoz. Ily módon öt útszakasz építését vették tervbe: a Kecskeméti, Soroksári és Üllői utak egyes szakaszait, a Hatvani és a Váci kapuk közötti útszakaszt, valamint a Váci kaputól a Sóház felé vezető utat. Az újonnan létesítendő utak szélességét 5 ölben szabták meg.¹¹⁹

A rendelkezés végrehajtása azonban kezdettől fogva sok nehézségbe ütközött. Eleinte vitára adott alkalmat annak megállapítása is, hogy az építéshez szükséges fuvarok felől — ami a költségek nagyobb részét jelentette — vajon a városi fuvarbérlok (Pesthiensis Civitatis laborum ac vecturatum contractualium arendator — Fuhrwesenspächter) avagy a város köteles gondoskodni. A bérlők ez ellen a költségtöbblet ellen természetesen élénken tiltakoztak, mivel szerződészerűen csupán a belterületi utak karbantartásával kapcsolatos fuvarok előállítására voltak kötelezve. A külterületen egyetlen úttal kapcsolatos szállítási költségek kimerítették volna a belterületi szállítások egész évi keretét.¹²⁰ A bérlők tiltakozását a kamara is méltányolta és mentesítette őket a külterületi szállítások alól. Egyúttal elrendelte, hogy egy külterületi út építésének tervét és költségvetését a város terjessze fel elbírálás végett a kamarához.¹²¹ A tanács megbízásából a tervet Strobel Ferenc pesti kőművesmester készítette el. A terv nagyjából megfelelt az eredeti elgondolásnak. A munkálatok összköltségére 34 354 forintot irányoztak elő; megindításuk előtt az új módszerek kikísérletezése céljából a Hatvani út 838 négyszögölnyi területén próbakövezést végeztek. A pesti ún. Jaeger-féle kőbányák

köveit használták fel ez alkalommal is, mint eddig általában. A kövek szállítása azonban már ezen a kis szakaszon is oly nagy költséget emésztett fel, hogy a tervezett egész munkálat ily módon való elvégzése nem látszott keresztülvihetőnek.¹²² Ezután a budai hegyekből, közelebről a Gellérthegeből kitermelt kövekkel kísérleteztek, ami valóban jelentett bizonyos megtakarítást s a kő is szépnek, tartósnak bizonyult. A munka illetően folytatásához a helytartótanács is hozzájárult, s ezzel — úgy látszott — a pesti utak súlyos és évek óta vajdó problémája végre megoldódott.¹²³

A valóságban azonban az ezután következő évek sem hoztak jelentősebb változást. Az új építkezési módszer, minden súlyos anyagi teher ellenére, sok esetben eredménytelennek bizonyult a pesti határ legnagyobb veszedelmével, a futóhomokkal szemben. A 80-as évekig még nem történt semmi komolyabb intézkedés a homok lekötésére. Így az, különösen a külső területen — ahol emberi település nem állt útjában — zavartalanul pusztíthatta az utakat, árkokat, csatornákat egyaránt.¹²⁴

Az útépités sikertelenségének másik oka az anyagi megalapozottság hiányában rejlett. A rendelkezésre álló pénzösszeg rendszerint még egyes rész munkálatok végrehajtásához sem volt elegendő. Sok esetben a tervbe vett építkezést ugyanezért már meg sem lehetett indítani. A félbe maradt utak ezután óhatatlanul a futóhomok áldozatai lettek. Felsőbb helyen az útépitkezés ügyét csak lanyhán kezelték, s kellő eréllyel csak akkor léptek fel, amikor különleges érdekek fűződtek egyes munkálatok határidőre való elkészüléséhez. Kilátásban levő hadgyakorlat, közeledő országgyűlés — ezek voltak ilyen ad hoc alkalmak, amikor a kijelölt munkálatot hiánytalanul el kellett végezni, egyébként felsőbb szervek részéről szinte intézményes lanyhaságot lehetett tapasztalni.¹²⁵

Ez a helyzet a város vezetősége előtt világossá tette, hogy saját lábára kell állnia, ha el akar érni valamit. 1799-ben történt ez irányban döntő lépés, amikor Hülf Bálint, a város egykori tanácsnoka és polgármestere — akinek műszaki-gazdasági természetű elgondolásai, a városépítés- és rendezés ügyében készített javaslatai már a Szépészeti Bizottmány keletkezése előtt is igen sok hasznot hajtottak a városnak — kifejtette, hogy addig nem lehet eredményre számítani, amíg megfelelő pénzalapról és megfelelő műszaki szakemberről nem történik gondoskodás. Hülf hangsúlyozta, hogy enélkül a legfontosabb, feltétlenül szükséges javításokat sem lehet rendszeresen elvégezni, nagyobb arányú munkálatra pedig gondolni sem lehet.¹²⁶ Javaslatainak egyik része már 1800-ban meg is valósult, amikor a város állandó mérnöki állást szervezett.¹²⁷

Degen Jakab, Pest város első mérnöke 1801. március 31-én tette le a hivatalos esküt s ugyanezen év júliusában már be is nyújtotta tervzetét az Üllői út újjáépítésére vonatkozóan.¹²⁸ Pest útépitési ügyintézésében ezzel következett be a döntő fordulat. Degen munkássága új korszakot jelentett az építkezések méreteiben, az állandó szakszerű irányításban és a módszerek tökéletesedésében egyaránt. A fejlődés

teljes mértékben azonban csak pár évvel később bontakozott ki, amikor az újonnan létesített Szépművészeti Bizottmány megoldást talált a Hüllff-féle követelmények második, az állandó pénzügyi megalapozottságra vonatkozó részére. Degen működésének első éveiben azonban ennek ellenére is konkrét eredményeket hoztak.

Az Üllői út építése sok tekintetben átmenetet alkot a XVIII. és XIX. század útépítkezései között, részletesebb vizsgálata tehát már azért sem érdektelen, mert így fényt deríthetünk a századforduló első nagyobb pesti útépítkezésének részleteire, az új helyzettel kapcsolatos változásokra. Az Üllői út építése nem előre átgondolt, átfogó útépítési program keretében indult meg, hanem a munkálatokhoz a döntő lendületet — a korábbiakhoz hasonlóan — külső körülmény adta meg. Pest városa és Orczy László ugyanis — utóbbi egy telekvásárlásával kapcsolatban — szerződést kötöttek, amely egyrészt Orczyt kötelezte az Illés-kút és az Üllői útból odavezető mellékutca rendbehozatalára, másrészt a várost az Üllői út kijavítására, illetőleg használható állapotba való hozatalára. Orczy, miután eleget tett kötelezettségének, 1801. február 21-én kérést nyújtott be a tanácshoz azzal, hogy most már a város is teljesítse ígéretét s az Üllői utat haladéktalanul hozassa rendbe. A tanács a telekkönyvi hivatalhoz, majd a gazdasági bizottsághoz tette át a kérést azzal a meghagyással, hogy annak az alkalmas időjárás beköszöntével tegyenek eleget.¹²⁹

Az ügy intézése valóban szokatlanul simán és gyorsan folyt tovább. Az új mérnök, Degen, és Pistory telekkönyvvezető helyszíni megbeszélés után már július 10-én benyújtották tervüket a tanácsnak, amelyet onnan már a következő napon a kamarához terjesztettek fel. Degen az Üllői út újjáépítését az Egyszarvúhoz címzett vendéglőtől (Üllői út és Calvin tér sark) az ún. Linienhausig (Nagyvárad tér) tervezte, mégpedig két szakaszban. Az első szakasz az Egyszarvútól a Rákos árok hidjáig (Nagykörút), a második szakasz innen a Linienhausig tartott. Az út iránya nagyjából a korábbi iránynak felelt meg, annál is inkább, mivel ekkor már pár ház is volt az útvonalon. Legfontosabb feladatnak tartotta az esővíznek, valamint a házakból kivezető szennyvíznek a levezetését. Degen terveiből kitűnik, hogy már akkor húzódott egy ilyen rendeltetésű árok, ez azonban állandóan eliszaposodott s tisztogatásra szorult. Degen szerint ennek megismétlődését csak úgy lehet elkerülni, ha az eddigi gyakorlattól eltérően az út mindkét oldalán kőburkolattal kirakott vízlevezető árkot létesítenek 2—2,5 öl szélességben. Az út szélességét a terv az Egyszarvú és a híd között 8 ölben szabta meg, azonban jelezte, hogy a második szakaszon a szélesség a 16 öl is elérheti.

Az Egyszarvútól a hídig terjedő szakaszt — ugyanúgy, ahogy ezt eddig is szokták — az árkokból kiásott földdel is sóderrel töltenék fel, középen 1, a szélén $\frac{1}{2}$ láb magasságban. A terv szerint a feltöltést a hídtól a cédualaházig tartó szakaszon még az előbbinél magasabban kell elvégezni, mivel ott fennáll a futóhomok-veszély. Azon a ponton, ahol az Orczy-kert felől vezető út az Üllői útba torkollik, egy falazott csatornát (gemauerter Kanal) kell létesíteni, mert a csupán kikövezett árok a

sóderes fuvarszállítmányoktól könnyebben megrongálódhatna. A gazdasági bizottság Degen tervét elfogadta azzal a változtatással, hogy az út két oldalán húzódó árok kikövezését csak az első szakaszon tartja indokoltnak, mivel a második szakaszon a futóhomok ellen úgysem lehet tenni semmit.¹³⁰

A kamarához másnap felterjesztett tervezethez egy 10 872 forintos költségvetést is csatoltak azzal a javaslattal, hogy a kamara 5000 forintnak a városi költségvetésből való fedezéséhez járuljon hozzá, a maradék összeget pedig vállalja magára.¹³¹ A kamara a tervet az építészeti igazgatóságnak adta tovább tanulmányozás végett. Az igazgatóság — az 1782. évi vonatkozó rendelkezésre való hivatkozással — az út mindkét oldalán egy 6 öl szélességű sáv terméskövel való kirakását javasolta. Ezzel a változtatással s a költségvetési javaslat elfogadásával érkezett meg 1802. február 10-én a kamara jóváhagyása a városi tanácshoz.¹³² A munkálatokat ez év júniusában kezdték meg, mivel előbb tisztázni kellett a város, Degen, illetve az építészeti igazgatóság között a technikai kivitelezésre vonatkozó nézeteltéréseket. Degen ugyanis nem tartotta indokoltnak eredeti elgondolásának megváltoztatását, mert erre szerinte semmilyen szükség nincs, anyagilag viszont tetemes költségtöbbletet jelentene. A futóhomok ellen — valószínűen az eddigi tapasztalatok alapján — a nagy költségtöbbletet jelentő kövezési munkálatok sem jártak komolyabb eredménnyel. Valószínű, hogy a helyi viszonyokkal ismerősebb városi tanácsot anyagi szempontok is vezették, amikor Degen tervét pártfogolta.¹³³ Ebben az értelemben terjesztette fel a tanács mérnöke ellenvéleményét, s ily értelemben is indították meg a munkálatokat, amelyek 1802 júniusától 1805 májusáig tartottak. A hosszú építkezési időszakból le kell számítanunk az őszi és téli hónapokat, amelyek alatt a munkálatok szüneteltek (ez évente legalább öt hónapot jelentett!), valamint figyelembe kell vennünk, hogy 1805-re csupán 567 forint költség húzódott át, tehát ebben az évben már komolyabb munkálatok nem folyhattak. Következésképpen a munkálatok gyakorlatilag már 1804 őszére befejeződtek. Mindezek alapján megállapítható, hogy az Üllői útnak a Kálvin tértől a Nagyvárad térig tartó szakaszát mintegy másfél év alatt építették meg. A költségek viszont lényegesen túllépték az előirányzatot: összesen 16 049 forintba került az út megépítése.¹³⁴

Ugyanezekben az években folytatták a Kecskeméti kaputól a Dunáig, az új városrészek felé vezető út (tehát a mai Múzeum és Tanács körút, onnan a Dunáig) építését is, a munkálatok azonban 1804 júniusában pénzhiány miatt abbamaradtak.¹³⁵

A városi tanács az utépítkezésnek sima, akadálytalan folytatását először csupán egy új mérnöki állás megszervezésével is biztosíthatónak gondolta. Kétségtelen, hogy a mérnöki állás megszervezésének voltak előnyei. Azok a munkálatok, amelyeket a megfelelő pénzalap biztosítása nélkül is sikerült megvalósítani (Üllői út), műszaki szempontból nem voltak kifogásolhatóak. A megfelelő rendszeres pénzalap hiánya miatt viszont más, szintén fontos útszakasz építése (Tanács körút) abbamaradt.

Míndez világosan bizonyította a városi tanács számára is, hogy csupán a Hülff Bálint-kifejtette két előfeltétel (műszaki szakértelem és megfelelő pénzalap) e g y ü t t e s megteremtésével lehet komoly eredményt elérni. Erre a XIX. század első negyedében került sor, amikor a megalakuló Szépészeti Bizottmány biztosítani tudta a munkálatok mindkét feltételét.

Pest város fejlődésének kétségkívül leggyorsabb ütemű és legjelentősebb szakaszát azok az évek jelentik, amelyek a Rákóczi-szabadságharc és a század vége közé esnek. Rámutatunk ennek az időszaknak megpróbáltatásokkal, nehézségekkel telt voltára, a pusztulásnak azokra a mélypontjaira, ahonnan a felemelkedés és újjászületés pár évtized alatt bekövetkezett. Áttekintettük azokat a műszaki természetű intézkedéseket, amelyek a város gazdasági fejlődésének, nagyvárossá válásának legfontosabb előfeltételei voltak. A következőkben az előbb tárgyalt összes folyamatnak, a város gazdasági vérkeringésének központi színterét, a pesti vásárteret s annak kialakulását vizsgáljuk. Közelebbről azokat a műszaki munkálatokat tárgyaljuk, amelyek a század végén létesített új vásártér kialakításával voltak kapcsolatban.

Az egykor híres pesti vásárokról a korabeli irodalom s a későbbi feldolgozások életszerű képet nyújtanak. Ezek alapján felidézhetjük azoknak a színes, kavargó „sokadalmak”-nak képét, amelyek a mai Belváros ódon házai között, egykori szűk kis utcákon és tereken, a pocsolás, gidres-gödörös Duna-parton, a dereglyéken nyugvó tekintélyes hajóhídon kavargott, amely azonban átcsapott a falakon és városkapukon túlra, a Váci kaputól a Kecskeméti kapuig terjedő területre, a Hatvani út két oldalára, s ott hullámozott ezen a hatalmas területen szinte áttekinthetetlen és megbonthatatlan tömegben. Magyarország összes vidéke, a környező tartományok és országok, a távoli Balkán és a német fejedelemségek kereskedői megjelentek itt hajóikkal, szekereikkel, amelyek áruval gazdagon megrakva áramlottak a Dunán és a befutó országutakon, a vásárra nagy tömegben felhajtott lovak és marhák között. A vásár látogatóinak számát a század vége felé 30 000-nél is többre lehetett tenni, egy-egy vásár teljes kereskedelmi forgalma pedig elérte a négy millió forintot is. Ha ezekhez a számokhoz hozzáadjuk Pest lakosságának 25 000-es lélekszámát, valamint a vásárra felhajtott szekerek, lovak, marhák tömegét, fogalmat alkothatunk erről a rendkívüli méretű, évenként négyszer megismétlődő forgalomról, amelynek egyre növekvő arányai komoly gondot okoztak az illetékes városi és országos szerveknek egyaránt.¹³⁶

Kereskedelempolitikai szempontokon túlmenően közbiztonsági megfontolások is készítették a helytartótanácsot a vásárok ügyének rendezésére. A vásárok tarthatatlan túlszűfoltsága végzetessé válhatott volna, ha például a Belvárosban a vásár időpontjában tűz ütött volna ki. A helytartótanács ezért 1785. augusztus 22-én, majd október 25-én ismételten javaslatot kért a városi tanácstól a többé nem halasztható kérdés rendezésére vonatkozóan.¹³⁷ Ezzel megkezdődött az új pesti vásártér létesítése tervének hivatali útja s tartott közel négy esztendeig,

1789. április 10-ig. Az időközben keletkezett számtalan javaslat, terv, rendelet és jelentés eredményeként ekkorra az eredeti elképzeléseken messze túllépő, Pest története szempontjából jelentősebb határozat keletkezett. Új vásártér keletkezésén, új vásári rendtartás kiadásán túlmenően új városrész is született: a Lipótváros.¹³⁸

A részleteket illetően a kérdés irodalmára hivatkozva a következőkben tanulmányunk célkitűzésének megfelelően főleg a műszaktörténeti szempontból jelentős momentumokat emeljük ki, s hangsúllyal azokra az adatokra utalunk, amelyeket a kérdésre vonatkozóan újonnan tárunk fel.

Azt a javaslatot, amelyet a városi tanács a helytartótanács felszólítására készített, felsőbb helyen nem tartották megfelelőnek. Ottani vélemény szerint a javaslat csupán részletkérdéseket illetően intézkedett, s azzal, hogy az összes árusítóbódnának a Belvárosban való összpontosítását tervezte, a kérdés lényegét nem oldotta meg, sőt: egyéni érdekeket, a pesti kereskedő-polgárok érdekeit szolgálta. A közjó és a közbiztonság érdekeit így figyelmen kívül hagyta. A javaslatban a valóban közérdekű kérdésekről, a paraszt- és állatvásár megfelelő elhelyezéséről, a Duna-part rendezéséről egyáltalán nem történt említés.

Új javaslat felterjesztését rendelték tehát el azzal, hogy az a város egyetemének gazdasági és biztonsági érdekeit tartsa szem előtt s ne csupán egyes polgárainak egyéni szempontjait. A leirat szerint az új javaslatban ki kell térni az összes árusítóbódnának a városfalon kívül történő elhelyezésére, mégpedig úgy, hogy azok ne szétszórtan, hanem egy tömegben nyerjenek elhelyezést. A tanács az előírásoknak új javaslatában az alantiek szerint tett eleget:

1. A Duna-parton a hídfő alatt és felett levő területet rakparttá kell kiépíteni, az ácsok és fakereskedők telepeit máshová kell áthelyezni.

2. Az állat- és parasztvásár helyéül a Hatvani linea környékét jelölték ki a lineán belül. Itt egyúttal közutak létesítését is javasolták.

3. Az értékes árukkal kereskedő vásárosok bódéit a Váci kapun kívül, egy kb. 8000 négyszögölnyi területen (a mai Engels tér környékén) javasolták elhelyezni. Ezt a területet a javaslat szerint planirozással és részben kövezéssel kell a célra alkalmassá tenni. A vásáros bódékat a később kijelölendő részen kell elhelyezni, oly módon, hogy további fejlődése esetén azok a kiképzendő vásártéren túl, folyamatosan, a városfalon kívül a Hatvani, illetve a Kecskeméti kapuig terjeszkezhessenek. Amennyiben erre szükség lenne, a terjeszkedés a Hatvani linea felé menne tovább, az út mindkét oldalán. Így az ugyanitt fekvő paraszt- és állatvásárról közvetlen kapcsolat létesülhetne.

4. A Váci kapun kívül fekvő, a vásártér részére igénybe nem vett területen az Újépületig új városrészt kell létesíteni. Ezt a területet parcellázás útján értékesítenék s a vételárakból befolyó összegből pénzalapot létesítenének a vásártér felépítésére és egyéb hasznos kiadásokra.

A javaslathoz csatolt tervet a tanács Jung József építőmesterrel készítette el.¹³⁹ A vásártér létesítésének elvi kérdése ezzel megoldódott, a részletekre vonatkozóan azonban még hosszú viták következtek.

A tanácsi javaslat legerélyesebb bírálójaként Schilson János, a pesti kamarai adminisztráció vezetője lépett fel, akinek a helytartótanács a Jung-féle tervet véleményadás céljából megküldte. Schilson véleménye szerint ez az új terv sem felelt meg a városszépészeti és közbiztonsági igényeknek. A tanácsi terv mellett a véleményadás során saját tervét is felterjesztette a helytartótanácsához. Terve kétségtelen műszaki és esztétikai érzéket árul el.

Schilson terve, bár alapelveiben nem tér el a tanács második tervétől, azzal összehasonlítva lényegesen nagyobb vonalú és perspektívikusabb. A tervhez csatolt írásos javaslatában maga is többször hangsúlyozza, hogy az új elrendezésben a szabályosságra (szimmetricitásra) törekedett.

Nyilvánvaló tervéből az is, hogy feltétlenül ragaszkodott az újabb, merészebb elgondolások megvalósításához. Ezt az indokolás során is hangsúlyozta. Városszépészeti szempontból — s ez a szempont eddig nemigen tűnt elő a pesti tanács egyetlen ténykedésében sem! — javasolta a Rondella lebontását, a gyapjú- és dohányraktárak eltávolítását. Gúnyosan jegyezte meg, hogy a pesti tanács addig soha „die geringste Merkwahlen einer Verschönerungs Kentnis gegeben, vielmehr wo es auf Sie anhern, haben sie die widersinnigste und vernunftwidrigste Produkte gezeiget”. Éppen ezért nem áll módjukban egy hasonló nagyvonalú terv saját erőből való megvalósítása.

Schilson tervének műszaki szempontból újszerű vonásait a következőkben foglalhatjuk össze:

1. A Rondella lebontása, a Duna-partnak a hajóhídtól a sóházakig gátakkal való megerősítése.

2. A tanács részéről javasolt 8000 négyszögöllel szemben a vásártérnek 14 000 négyszögöl területen való létesítése.

3. A vásártér szélének 4 öl szélességben való kikövezése.

4. A Hatvani utca rendbehozatala, két oldalon kikövezett csatorna létesítése a víz levezetése céljából.¹⁴⁰

A helytartótanács Schilsen terve mellett döntött és 1788. március 7-én ennek megvalósítását javasolta a kancelláriának.¹⁴¹ Az ügy ekkor azonban hosszú időre megrekedt. A császár a tervet elvetette, költségesnek tartotta, s azt a véleményét közölte, hogy „Pest ohnehin schon gar zu gross ist”.¹⁴² A tervet a választott polgárság is hevesen ellenezte s egy újabb beadványban a régi állapot fenntartás mellett foglalt állást. Schilsont azonban nem egykönnyen lehetett szándékától eltéríteni. Vizontválaszában sorra megcáfolta a felhozott kifogásokat, s döntő érvekkel bizonyította be tervének helyességét. Szívós kitartásának eredményeként a kancellária hajlandónak mutatkozott korábbi álláspontjának módosítására. Ennek alapján a kamarai adminisztráció 1789. április 10-én végleges döntést adott ki a vásártér létesítése ügyében.

A paraszt- és állatvásár a Hatvani országútra került, mégpedig a parasztvásár az út jobb oldalára, a mai Köztársaság térre, az állatvásár pedig az út bal oldalára, a mai Almásy tér és Bethlen tér környékére. Az országút két oldalán a Hatvani kapuig s ettől északra a városfal

mentén a Váci kapuig (tehát a mai Rákóczi út két oldalán, a Tanács köruton, a Deák téren át a Vörösmarty térig) a falusi nép által keresett cikkekkel kereskedők és az apró árusok bódéi helyezkedtek el. A tulajdonképpeni vásártérre kerültek a nagykereskedők és kézművesek bódéi, szakmai csoportosításban.¹⁴³

A kamarai adminisztráció rendeletét megelőzően, már március 24-én megérkezett a városhoz a helytartótanács leirata. Ebben a tanács tudomására hozzák a döntést, hogy a vásártér ügyének teljes rendezésével Schilsonat bízták meg. Felszólították a tanácsot, hogy minden erejével támogassa az adminisztrátort a vállalkozás sikeres keresztülvitele érdekében.¹⁴⁴ Ez — ismerve az előzményeket — Schilson számára komoly elégtételt jelentett. Ettől függetlenül azonban kétségtelen az is, hogy az ügy intézése az erre legalkalmasabb, leghozzáértőbb kezekbe jutott. Az illetékes felsőbb szervek nyilván tisztában voltak Schilson személyi kvalitásaival, s e megbízatással szaktudásának megbecsülését akarták bizonyítani.

A felsőbb hatóságok részéről megnyilvánuló bizalom kétségtelen jele volt az is, hogy amikor II. József halála után a kamarai adminisztratori szervezet megszűnt s a szabad királyi városok visszakapták pénzgazdálkodási önállóságukat, a helytartótanács Schilsonat mint kamarai biztost továbbra is megbízta a vásártér ügyének vitelével.¹⁴⁵

A Schilson számára adott utasítás a következőkben összpontosította a tennivalókat: a házhelyek értékesítése, a rakpart létesítése és a vásártér kiépítése (planrizálás és kövezés). A házhelyek értékesítése biztosította a vállalkozáshoz szükséges pénzüsszeget. Az ebből származó jövedelem egyharmada alkotta azt a „Verschönerungsfond”-ot, amelyből a vásártérrel és az új városrészt megteremtették. Az értékesítés nem ütközött nehézségbe; a pesti polgárság tőkebefektetési készsége biztosította a vállalkozás anyagi alapját.¹⁴⁶ Ez egyúttal azt is bizonyítja, hogy mennyire Schilsonnak volt igaza akkor, amikor — szemben egyes pesti polgárok önös érdekeivel — az igazi közérdekre való hivatkozással tett nagyvonalú javaslatot. Ezzel a vállalkozás két fontos tényezője, az anyagi alap és a tervező „művész” már adva volt. Most már csak ügyes, energikus kivitelezőre volt szükség. Ezen a téren sem volt sokáig hiány: Várady Pál mérnök személye biztosította a vállalkozás műszaki sikerét.

A következőkben a vásártér létesítésének eddig jóformán teljesen ismeretlen műszaki vonatkozásait vizsgáljuk meg, hogy ezzel az eddigi feldolgozások alapján inkább adminisztratív oldalról megvilágított új létesítmény teljes színe álljon előttünk. A kamarai adminisztráció 1789. április 4-én azzal a kéréssel fordul Heppe Szaniszlóhoz, az országos építészeti igazgatóság vezetőjéhez, hogy rendeljen ki szakembert a munkálatok vezetésére.¹⁴⁷ Ekkor lett Várady Pál mérnök-adjunktus ezen, Pest fejlődése szempontjából oly fontos vállalkozás vezetője, vagy mint ő nevezte magát, „werkführender Ingenieur”-je.¹⁴⁸ Közvetlenül az ő feladata lett annak a homokbuckás, hepehupás, vadvizekkel és mocsarakkal tarkított területnek megszelídítése, emberi település létesítésére

alkalmassá tétele, amely az ekkor lebontott Váci kapu s a mai Vörösmarty tér, Engels tér és Szabadság tér környékén terült el.

A munkálatok a Schilsonnak adott utasításoknak megfelelően két területen indultak meg:

1. A Duna-partnak a hajóhid alatt és feletti szakaszán, ahol egy kb. 90 öl hosszú és 10 láb magas, kőből épített, emögött földdel megtámasztott gát építése indult meg. A gát a hajók kikötésének megkönnyítése és az árvízvédelem céljából készült.

2. Az új vásártéren és környékén az új városrész fő- és mellékutainak kimérése, kijelölése, az egész terület planírozása s egyes részének kikövezése.¹⁴⁹

Ez előre meghatározott, alapfontosságú munkálatokhoz járultak még a munka közben felmerülő egyéb munkálatok (csatornázás stb.).

A kamarai adminisztráció és a városi tanács megbízottainak a munkálatok előkészítését célzó tárgyalásai — Schilson körültekintő irányításának eredményeként — a következő megállapodással zárultak:

A planírozási munkálatokhoz 20 háromlovas, földszállításra alkalmas kocsit kell állandóan készenlétben tartani; tulajdonosaikkal a városnak szerződés formájában kell megegyeznie. A külvárosi bírák közreműködésével 50—100 munkabíró férfi, esetleg női napszámot kell alkalmazni. A szükséges munkaeszközöket (30 vasalt taliga, 20 vaskapocs, 40 lapát, 10 kapa) a kamarai adminisztráció biztosítja. A felügyeleti munkára alkalmazottak, aszerint hogy kőműves-, ill. kocsi- vagy napszámos-felügyeletet látnak-e el, napi 45, ill. 30 krajcárt kapnak. A napszám egyébként kocsival napi 2—2,15 Ft, kocsi nélkül 20 kr. A munkanap 11 órás. Ezt a munkaidőt meghaladóan túlóradíjat kell fizetni. A planírozáshoz szükséges sódert, vagy a Dunából, vagy a pesti Óhegyből termelik ki aszerint, hogy a vízi vagy szárazföldi fuvar bizonyul olcsóbbnak.¹⁵⁰

A munkálatok e megállapodás után indultak meg, azonban a gondos előkészítés ellenére is csak vontatottan haladtak előre. Schilson és a városi tanács a kezdetek kezdetétől nem értették meg egymást.¹⁵¹ A tanács nem tudta magát függetleníteni a személyes ellenszenvtől, csak vonakodva teljesítette Schilson rendelkezéseit, a pénzgazdálkodás elé is számtalan akadályt gördített. Várady mérnök már a munka megindításakor afelől panaszkodik, hogy a régóta igényelt kőszállítmány még mindig nem érkezett meg. Valóban: a szükséges 300 hajónyi burkolatkövet csupán ismételt felszólításra szállította a tanács rendeltetési helyére.¹⁵² A következő esztendőben ugyancsak Várady arról számol be, hogy a napszámosok utolsó heti bérét pénzhiány miatt nem tudja kifizetni. Schilson ebben az ügyben ismételten a helytartótanácshoz fordult s azt kérte, szorítsák rá a várost a pénz folyósításának meggyorsítására. Ellenkező esetre felmentését kérte a már szinte befejezéshez közeledő munkálatok irányítása alól.¹⁵³

1790 végére, tehát mintegy másfél évi munka után — amint ez az ekkor benyújtott beszámolóból és költség elszámolásból kitűnik — a vállalkozás minden nehézség ellenére komoly haladást mutatott s

úgy látszott, hogy befejezéshez közeledik. A beszámolót 1790. november 19-én nyújtotta be Schilsonnak Várady. Ennek alapján a következőkben foglalhatjuk össze az új vásártér és új városrész építésével kapcsolatban addig végrehajtott munkálatokat:

1. A Duna-part kijelölt szakaszát részben földtöltéssel, részben erős és ellenálló épületanyagból készített, általában 4,5 láb széles gáttal a maximális vízszintig megerősítették.

2. A végül is 9000 négyszögöl terjedelmű vásárteret planírozták: egyik felét 5 láb mélységben lehordták, a másik felét 2 láb magasságban feltöltötték, majd az egész területet 14 hüvelyknyi durva sóderral beborították.

3. A hajóhídtól kiinduló főutcát, valamint a térrel szomszédos azon utcákat, amelyek a térnél mélyebben feküdtek, 8–10 öl szélességben földdel feltöltötték.

4. A szabályozás nyomán nyitott új utcákat, valamint a régi és az új városrészt összekötő meglévő utcákat részben — a szükség szerint — országútszerűen kiképezték (kétoldalt vízvezető, kövezett árokkal), részben teljes egészükben kikövezték. (Ezek a munkálatok a jelentés benyújtásakor még folyamatban voltak.)

5. A Duna-gát létesítése szükségessé tette a belvárosi csatornák átépítését. Ezt Várady egy 30 öl hosszú, 3,5 láb magas és 4 láb széles belvilágú csatorna építésével oldotta meg.

A beszámolóhoz csatolt költségkimutatás a következő nagyobb kiadásokról számol be az 1789. április 14. és 1790. augusztus 30. közti időszakra vonatkozóan:

Felügyelői díjak	1 216 Ft (mindenütt kr. nélkül!)
napszámosok, örök, éjjeli örök, rak- tárosok	8 469 „
hajósok	283 „
kőművesek	1 027 „
ácsok	8 „
fuvárosok	11 693 „
burkolókó	4 956 „
kövezők	2 552 „
épületkó	681 „
ezenek fuvardíja	252 „
cserép	77 „
mész	404 „
ácsmesterek	610 „
asztalosok	52 „
Schopper	38 „
kőfaragók	15 „
a temető tisztítása	819 „
mázolók	15 „
építőanyagok szállítása és javítása ..	998 „
ingatlankisajátítás	2 666 „

Várady tiszteletdíja	1 011 Ft
lámák az új városrészben	3 725 „
Összesen	41 517 „
Az eladott telkekből befolyt összeg egyharmada	51 190 „
Maradvány a munkálatok befejezésére	9 673 „

A 9673 forintnyi maradvány, illetve a még később eladásra kerülő telkek vételárának harmadrésze Várady véleménye szerint elegendő lesz a még hátralévő munkálatok befejezésére. Ezek a hátralévő munkálatok: a megkezdett útépitések és kövezések befejezése, valamint a belvárosi csatorna még hátralévő 15 ölnyi szakaszának kiépítése.¹⁵⁴

Ezek az optimista hangú bejelentések, amelyeket a vállalkozás legavatottabb ismerősei, Schilson és Várady tettek a munkálatok befejezését illetően, csupán bizonyos megfontolások után egyeztethetők össze azzal a ténnyel, hogy az új városrész műszaki munkálatai valójában csak két esztendővel később értek véget. Kétségtelen szerepet játszott ebben az is, hogy Schilson és a városi tanács között egyre jobban megromlott a viszony, ami különösen a munkálatokhoz szükséges anyagi előfeltételek sima megteremtésének elmaradásában érezte hatását. Schilson, aki a tanács, de főként a választott polgárság részéről csak meg nem értést, sőt rosszindulatot tapasztalt, ezekben az években feltehetően már nem a régi energiával és kedvvel végezte munkáját, amely különben is több pénzt emésztett fel, mint azt 1790-ben Váradyval gondolták. E belső ellentéteken kívül azonban kétségtelenül hozzájárultak a lassúbb ügyintézéshez azok az országos nehézségek is, amelyek a jozefinizmus felszámolásával, a régi igazgatási formák helyreállításával kapcsolatban merültek fel.

Az 1792 novemberében készített zárszámadás alkalmával, midőn a kamarai adminisztráció az új létesítményekre szánt összegek teljes kimerüléséről számolt be a helytartótanácsnak, kitént, hogy azok költségei 88 834 forintra rúgtak. Az adminisztráció jelezte, hogy a még ezután esetleg felmerülő munkálatokat a városnak magának kell elvégeznie.¹⁵⁵ Ugyanekkor a munkálatokat végrehajtó Várady mérnököt eredeti szolgálati helyére, az építészeti igazgatósághoz rendelték vissza.¹⁵⁶

Ezzel Pest város XVIII. századi legjelentősebb műszaki munkálata véget ért. A vásártér — jelentéktelen változásoktól eltekintve — fél évszázadon keresztül ekkor elnyert formájában bonyolította le a város vásári forgalmát. Szerepe csak akkor ért véget, amikor a fejlődés egyre gyorsuló üteme szétverte a század végén megteremtett kereteket. Az új városrész ekkor természetesen még csak alapjait és körvonalait kapta meg. Fejlődésének fénykora a következő évszázadra esett. A Váci kapu előtt elterülő homokbuckás, mocsaras vidék azonban ekkor vált korszerű, merész, szakavatott kézzel kitervezett és végrehajtott munkálatok következtében azzá a szabályos felépülésű városrészé, amelyet az Engels teret környező egyenes, széles utcákban ma is láthatunk.

*

A XVIII. század utolsó évei a vizsgálatnak nem csupán időbeli határát szabják. A városi mérnöki tisztség megszervezése, majd pár évvel később a Szépművészeti Bizottmány létesítése szervezeti és lényegi szempontból is új korszakot nyit: a szervezett és céltudatos műszaki munkálatok korszakát. Az új korszak eredményeit azonban nehezen lehet megérteni és értékelni az előző évszázadokban lefolyt műszaki munkálatok ismertetése nélkül.

Kétségtelen, hogy ezeknek a XVIII. századi munkálatoknak adott keretek között csupán vázlatyszerű ismertetésére szorítkozhattunk, azonban azok alapvető jellegzetességei így is elemezhetőek voltak.

Jellegüket gazdasági és politikai tényezők szabták meg. Ugyan-ezek a tényezők adták meg korlátaikat is. Az érdekelt törvényhatóságnak a század elején katasztrofális, később ugyan javuló, de igen lassú ütemben rendeződő pénzügyi helyzete volt az alapvető gazdasági tényező. A másik, a politikai tényező a központi igazgatásnak a magyar fejlődéssel kapcsolatban tanúsított nemtörődömsége, sok esetben rosszindulatú, hátráltató tevékenysége volt.

A két tényező együttes hatása következtében lettek e munkálatok ad hoc jellegűek. Ezért nem nyilvánulhatott meg sem a vízepítés, sem az útépités terén perspektívikus, nagyvonalú tervezés. Talán az egy vásártér-építés a szabályt erősítő kivétel ezen a téren. Kétségtelen azonban az a tény is — s ez a XVIII. századi műszaki munkálatok másik oldala —, hogy az adott szűk keretek és lehetőségek ellenére a nagy pusztulásból alig-alig felocsudó és életrekapott város a sokszor idézett és a fejlődést legjobban szemléltető Balla-féle térkép tanúsága szerint körülményeihez képest mégis sokat alkotott.

S ebben az alkotó munkában — amely részben kivitelezett, részben csupán elképzelt, de sok esetben későbbi megvalósítás során életre kelt tervekben és javaslatokban öltött testet — a legnagyobb érdem azoké a műszaki szakembereké, akik tudásuk és tapasztalatuk javát szentelték e munkálatoknak. Nem feledkezhetünk meg azonban azokról az igazgatási szakemberekről sem, akiknek képzelőereje és erélye lehetővé tette számos alkotás megvalósulását. Balla, Várady, Degen, Witsch, Hülf és Schilson munkája és fáradozása, ha nem is járt mindig a várt eredménnyel, mégis alapvető, úttörő jellegű volt.

A pesti Duna-szakasz szabályozási problémáinak felvetése, a városkörnyéki patakoknak és mocsaraknak lecsapolására és a fő útvonalak bizonyos mértékű kiképzésére vonatkozó kísérletek, valamint a vásártér kérdésének nagyvonalú megoldása nélkül súlyos nehézségekbe ütközött volna Pest beilleszkedése a XIX. század egyre erősebb ütemű gazdasági fejlődésébe.

J E G Y Z E T E K

¹ Károlyi A.—Wellmann I., Buda és Pest visszavívása 1686-ban. Bp. 1936.

² Nagy L., Mezőgazdaság Pesten a XVIII. században. Tanulmányok Budapest múltjából. XII. köt. Bp. 1957 (a továbbiakban: Nagy, Mezőgazd.), 144.

³ A kereskedelmi, ill. mezőgazdasági jelleg kialakulására: Nagy, Mezőgazd.; Tóth A., Pest közterhei és városgazdálkodása a visszafoglalástól a Rákóczi-szabadságharcig. Tanulmányok Budapest múltjából (jelen kötet).

⁴ Pásztor M., A százötven éves Lipótváros. Statisztikai Közlemények 93 (1940) 4. sz. 25. — Uő., A hatvanesztendő 1879. évi XXVIII. t. c. Statisztikai Közlemények 89 (1939) 4. sz. — Nagy, Mezőgazd. 145.

⁵ Prinz Gy., Budapest földrajza. Bp. é. n. 59. kk. — Cholnoky J., Budapest földrajzi helyzete. Földrajzi Közlemények XLIII (1915) 5. füz. 193. kk. — Salamon F., Budapest története. II. köt. Bp. 1885, 593.

⁶ Vö. 1. jegyzet.

⁷ Matthey mérnökkari tisztnek a pesti határ északi részéről készített térképe az első ilyen vonatkozású térkép, azonban a részletekre vonatkozóan nem használható, a Rákos árok s az általános kép szempontjából mégis figyelemre méltó. A leírások és összeírásokról: Belitzky J., 100 év a pesti határ életéből, 1663 tájától 1756 tájáig. Tanulmányok Budapest múltjából. IV. köt. Bp. 1936. — Bodor A., Budapest mezőgazdasága. Statisztikai Közlemények 65 (1932) 2. sz. — Pásztor M., Buda és Pest a török uralom után. Statisztikai Közlemények 73. köt. 1. sz. 163. kk. — Szarka Gy., A váci egyházmegye történeti földrajza a török hódítás korában. Vác 1940. — Gárdonyi A., Pest város újratelepülése a török hódoltság után. Föld és Ember (1926).

⁸ Ez a feltevés: Strömpl G., Budapest környékének futóhomok-területeiről. Földrajzi Közlemények XI, (1912) 1—4. füz. 9.

⁹ Horusitzky H., Részlet Budapest székesfőváros Duna-balparti területe földtani, talajtani és vízi viszonyainak ismeretéhez. Szt. István Akadémia felolv. Menny. ter. tan. oszt. I. köt. 9. sz. Bp. 1924.

¹⁰ József nádor felterjesztése Pest város szépítése tárgyában. 1805. június 1. Kiadva: Domanovszky S., József nádor iratai. II. köt. 1805—1807. Magyarország újabbszázad történetének forrásai. Bp. 1929, 93. — A nádor ugyan már a század eleji állapotokat jellemzi, e tekintetben azonban a viszonyok az előző században csak rosszabbak lehettek. Erre: Garády S., II. József pestbudai látogatásai. Historia III. köt. 2. füz. 55. kk.

¹¹ Nagy L., A Terézváros kialakulása. Tanulmányok Budapest múltjából. XI. köt. Bp. 1956 (a továbbiakban: Nagy, Terézváros), 97. kk. és 22. jegyzet, a „Lerchenfeld”-re vonatkozóan. — Nagy, Mezőgazd. 148. kk.

¹² Waczpaur Lénárd: Mappa universalis territorii Regiae Liberaeque Civitatis Pestiensis 1764. Egy példánya a Kiscelli Múzeumban, egy másik példány szerző és évszám jelzése nélkül Országos Levéltár (a továbbiakban: OL) térkép-tárában: Kamarai térképek. 478/a.

¹³ Eperjessy K., A bécsi hadilevéltár magyar vonatkozású térképeinek jegyzéke. Szeged 1929. — Borbély Andornak a bécsi levéltárakban gyűjtött magyar vonatkozású térképjegyzéke és fotokópia-gyűjteménye. (Az 1. sz. Állami Levéltár birtokában levő fotokópiák kivétel nélkül csak Budára vonatkoznak.)

¹⁴ Nagy, Terézváros. 97. kk. és 43. jegyzet. — Nagy, Mezőgazd., itt a Rákos árokról mint természetes képződményről ír (151. old.).

¹⁵ Cholnoky i. m. 216. kk. — Gárdonyi A., A ferencvárosi pusztatemplom. Tanulmányok Budapest múltjából. I. köt. Bp. 1932, 50. kk.

¹⁶ A vízfogói szántóknál létesített gátakra a Duna-szabályozásról szólva térünk ki.

¹⁷ Budapesti 1. sz. Állami Levéltár. Pesti Levéltár (a továbbiakban: P.). Tanácsülési jegyzőkönyvek (a továbbiakban: Tü. jkv.). 1749. máj. 5.

¹⁸ Uo. 1749. máj. 30.

¹⁹ Nagy, Mezőgazd. 152.

²⁰ Waczpaur-féle térkép (l. 12. jegyzet).

²¹ A vízfogói csatorna későbbi, 1750—1764 közötti keletkezésére utal viszont Matthey 1751-ből származó térképe, amely inkább a pesti határ északi részét ábrázolja. Ezen a Rákos árok még a Dunából indul ki s a vízfogói csatornának nincsen nyoma. A térkép ábrázolási módjából feltételezhető azonban, hogy a szerző figyelme szándékosan vagy akaratlanul nem terjedt ki mindenre. A határ nagy, állandó jellegű mocsarait, ill. tavait sem ábrázolja. Ezért lehetséges

tehát, hogy a kérdéses csatornát sem tüntette fel. Mattheynek esetleg azért sem állt módjában a csatorna ábrázolása, mert a térkép és a csatorna készítésének ideje egybe vagy közel is eshetett.

²² OL. Helytartótanács (a továbbiakban: Htt.). Politico-civitatensia (a továbbiakban: Pol. Citt.), 1787. fons. 25. pos. 21. — Heppe hajózási igazgató jelentése a Htt.-nak: 1788. jan. 29.

²³ P. Intimata archivi medii (a továbbiakban: Int. a. m.), 2894.

²⁴ P. telekkönyvi iratok, 1805—7. N^o 972. — *Domanovszky* i. m. II. köt. 86—87.

²⁵ Balla, Antonius: Mappa Universalis totius territorii . . . Civitatis Pestiensis. Praeter intravillanum specialis Mappa . . . una cum appertinentiis extravillaneis hicce individualiter denotatis . . . de Anno 1785. Per Antonium . . . P. (kiállítva).

²⁶ *Salamon* i. m. I. köt. 14.

²⁷ Uo. 10. kk. — *Strömpl* i. m. 9.

²⁸ *Belitzky* i. m. 131. old. a követelkező tavakat említi: Fehér vagy Sós tó, Büdös vagy Sombékos tó, Székes és Nádas tó. — *Nagy*, *Mezőgazd.* 152. old. viszont Kerek, Nádas, Csikós, Horgos és Büdös tó szerepel. Szerintünk a Csikós és Horgos tó azonos volt.

²⁹ *Witsch R.*, Útmutatás hogyan vehetni munkába . . . a Budán 1807-ben tartott ország gyűlésének 20dik törvényzikkelyét, mely a Magyar Országí homokos puszták haszonra fordítását sürgeti. Buda 1809. — A futóhomokveszélyről hasonló értékelés József nádor Pest város szépítéséről írt felterjesztésében, ahol a határ legkülönbözőbb műszaki és mezőgazdasági munkálatai előfeltételeként a futóhomok megkötése szerepel: *Domanovszky* i. m. II. köt. 91. kk. — *Strömpl* i. m. 5. kk. — *Jamriska, S.*, Wie das Landesgesetz wegen Urbarmachung des Flugsandes auch in Bezug auf den Rákos-Kereszturer Hotter realisirt werden könnnte. Pest 1810.

³⁰ *Witsch* i. m. 54. kk.

³¹ *Nagy*, *Mezőgazd.* 162.

³² P. Tü. jkv. 1742. ápr. 27.

³³ Uo. 1745. máj. 10.

³⁴ Uo. 1749. ápr. 21. — Egy későbbi, 1760-ból származó adat az árok tisztítását a réttulajdonosok költségére végeztette el. Uo. 1760. máj. 2.

³⁵ Uo. 1750. dec. 17. Scopek tanácsstag és jegyző volt. A malom tulajdonosa később egy Teuffel nevű pesti polgár lett, akinek neve után a malom a Teuffelsmühl, ill. később Ördög-malom elnevezést vett fel. (Erre lásd Balla térképét és a vonatkozó iratokat.)

³⁶ Uo. 1750. nov. 27. és Int. a. a. 3373.

³⁷ P. Int. a. a. 3381. Egy 1750-ből származó adat a töltés kavicsos homokkal való megjavítása felől intézkedik. A homokot a kőbányából kell hozni. (Tü. jkv. 1750. ápr. 15.)

³⁸ P. Int. a. a. 3373. — Tü. jkv. 1750. nov. 27.

³⁹ P. Tü. jkv. 1751. dec. 30., 1751. márc. 4., 1750. nov. 20., 1750. dec. 5. (A két utóbbi tétel a városi tisztviselők helyszíni szemledíja felől intézkedik.)

⁴⁰ P. Int. a. a. 3879. A II. 28. — Htt. rendelet: uo.

⁴¹ P. Int. a. a. 4040.

⁴² Htt. Acta Oeconomica. Lad. A. fasc. 27. N^o 1. fol. 41—42. 1771. jan. 7. Ugyanitt a pesti tanács válasza (1772. jan. 2.), amelyben a jelentésadásra haladékat kér, továbbá a Htt. 1771. júl. 9. és 1772. dec. 1-i rendeletei.

⁴³ P. Int. a. a. 4613.

⁴⁴ Htt. Acta Oecon. Lad. D. fasc. 8. N^o 29. és P. Int. a. a. 5701.

⁴⁵ P. Int. a. a. 4040.

⁴⁶ *Thaly T.*, A 200 éves Városliget. Bp. 1958, 31. kk. A tanulmányommal közel egy időben készült mű a Városliget egész múltját részletesen ismerteti. Tanulmányom forrásanyaga saját gyűjtésem.

⁴⁷ *Schmall L.*, Adalékok Budapest székes főváros történetéhez. Bp. 1899. II. köt. 107. kk.

⁴⁸ P. Int. a. a. 5999. 1781. máj. 28.

- ⁴⁹ A térkép: Budapesti 1. sz. Állami Levéltár. Térképtár. P. T. 76.
- ⁵⁰ P. Relations (a következőkben: Rel.) a. m. 2624. Kifizetési nyugták, napszámberék az 1796—98-as évekből.
- ⁵¹ P. Rel. a. m. 2624. 1799. ápr. 9.
- ⁵² Uo. 1799. júl. 6.
- ⁵³ OL. Pénzügyigazgatósági levéltárak. Kamarai levéltár (Kam.) Dep. Civ. 1799. fons. 39. pos. 113.
- ⁵⁴ Vö. 29. jegyzet. — A tervezet kiadása: Batthyány József hercegprímás és a Városliget. Historia IV. 1—2. sz. 78. kk.
- ⁵⁵ *Witsch* i. m. 53. kk.
- ⁵⁶ P. Rel. a. m. 2624. 1799. nov. 6. és *Gárdonyi A.*, Városszépítési törekvések Pesten József nádor alatt. Historia III. 7—9. sz. 159—160.
- ⁵⁷ *Witsch* i. m. 56. kk.
- ⁵⁸ Batthyány József Antal Pest városának. P. Rel. a. m. 2624. 1801. márc. 30.
- ⁵⁹ *Witsch* i. m. 54. old., *b* jegyzet.
- ⁶⁰ P. Rel. a. m. 2624. 1806. jan.
- ⁶¹ Degen, Jakob: Plan von Pesther Hotter nebst Darstellung wie die Strassen und Wege regulirt und die Huthweide in Tafeln eingetheilt werden könnte. (A XIX. sz. első feléből.) P. Térképtár. PT., továbbá Jovanovich Demeternek Petzval Ottóval együtt a Városligetről készített térképe: uo. PT. 79, 77.
- ⁶² A múltban a Duna pesti szakaszán a jelenlegieknél több sziget volt. Az 1764. évi Waczpaur-térkép például a Margitsziget északi csúcsa mellett, valamint a mai Boráros térnél egy-egy kisebb szigetet jelöl. Ezek zátony jellegűek — hasonlóan a többi dunai szigethez —, aránylag gyorsan változtatják alakjukat és helyzetüket s gyakran el is tűnnek. L.: *Cholnoky* i. m. 220. kk.
- ⁶³ *Töry K.*, A Duna szabályozása. Bp. 1952, 264. kk. — *Prinz* i. m. 45. kk.
- ⁶⁴ *Lászlóffy W.*, A Duna 1838. évi árvize. Bp. 1938. — *J. Traitner*, Der Eisgang und die Überschwemmung der Donau in Ungarn im März 1838. Pest 1838.
- ⁶⁵ *Györy S.*, A 'Duna' regulálásáról. A Magyar Tudós Társaság Évkönyve. II. köt. Buda 1835, 145. Valószínűleg kissé túlozva kizárólag töltések létesítéséről beszél. Ezzel szemben Balla nyilatkozata egy 1794. évi mederszűkítésről szól, amely a Gellérthegy és Várhegy előtti Duna-szakaszon meg is történt. (P. Int. a. a. 2122.)
- ⁶⁶ P. Tü. jkv. 1742. ápr. 20. és aug. 11.
- ⁶⁷ Uo. 1743. jan. 21.
- ⁶⁸ Uo. 1745. márc. 20., jún. 14. és Választott polgárság iratai (Vál. polg.) 1745. I. 25.
- ⁶⁹ P. Int. a. a. 4040. Utak, hidak, töltések állapotáról a helytartótanácshoz intézett jelentések másolatai az 1768 és 1780 közötti időről. (Részletesen az utakkal kapcsolatban tárgyaljuk.) — A Hatvani kaputól Kerepesig a Rákóczi út vonalában létesített töltés, amely a mai Nagykörút helyén volt egykori ártérből, illetve a Rákos árok mocsaras-vizes területéből emelkedett ki, Cholnoky szerint már ősidők óta feltöltéses rész lehetett. Ez volt szerinte mindenkor a legfontosabb bejárat a városba. *Cholnoky* i. m. 217.
- ⁷⁰ *Györy* i. m. 145.
- ⁷¹ Uo. 133.
- ⁷² Balla Antal, a Kiss-fivérek, Hubert Zsigmond, Vedres István — hogy csak pár nevet említsünk — vízépítési munkássága nem lebecsülendő.
- ⁷³ A Budapesti 1. sz. Állami Levéltárban az erre vonatkozó P. Int. a. a. 5095. iratok hiányoznak. Az OL. Htt. iratok között pedig csupán a kárbecslésekre és a segélyekre vonatkozólag találunk adatokat.
- ⁷⁴ P. Tü. jkv. 1775. febr. 22.
- ⁷⁵ Uo. 1775-ből elszórt adatok fuvarosok, mesteremberek munkáinak kifizetésére, akik az árvíz alkalmával a töltéseken dolgozhattak.
- ⁷⁶ *Ember Gy.*, A magyarországi építészeti igazgatóság történetének vázolata (1788—1867). Levéltári Közlemények (1942—45) 345.
- ⁷⁷ P. Acta nonregistr. 1781—85.
- ⁷⁸ *Töry* i. m. 264. old. szerint az 1838. évi árvíznek is legfőbb oka abban

rejlett, hogy a 30 láb (9,5 méter) magasra tervezett töltések emelését anyag okok miatt csak 25 láb magasra (7,8 méter) tudták felemelni.

- ⁷⁹ P. int. a. m. 2894. 1789. aug. 19.
⁸⁰ Uo. 1789. okt. 21.
⁸¹ Uo. 1789. júl. 15.
⁸² Uo. 1789. aug. 19.
⁸³ Uo. 1789. szept. 15., márc. 5.
⁸⁴ Uo. 1789. szept. 15. — Tü. jkv. 1791. jan. 17.
⁸⁵ P. Tü. jkv. 1792. jan.—júl. passim.
⁸⁶ P. Int. a. a. 2122. 1794. febr. 22.
⁸⁷ P. Vál. polg. 1794. 3. 384.
⁸⁸ *Győry* i. m. 129.
⁸⁹ P. Int. a. m. 5760. Az 1786 és 1820 közötti időre vonatkozólag foglalja össze az e tárgykörbe vágó összes iratot.
⁹⁰ P. Rel. a. m. 2122. 1798. máj. 22.
⁹¹ Uo. 1798. aug. 14.
⁹² P. Int. a. m. 2894. 1799. jan. 23.
⁹³ Uo. 1799. jan. 19.
⁹⁴ Uo. 1799. jan. 23.
⁹⁵ Uo. 1799. márc. 15.
⁹⁶ Uo. 1799. márc. 11.
⁹⁷ Uo. 1799. ápr. 4. és uo. Kam. 5136.
⁹⁸ OL. Kam. Dep. Civ. 1799. fons. 39. pos. 151. — P. Int. a. m. 2894. 1799. aug. 3.
⁹⁹ P. Int. a. m. 2894. — Vál. polg. 1799. 4. 540.
¹⁰⁰ OL. Kam. Dep. Civ. 1799. fons. 39. pos. 151. — Ugyanitt az építészeti igazgatóság véleménye.
¹⁰¹ P. Int. a. m. 2894. 1799. dec. 4. és dec. 10.
¹⁰² P. Vál. polg. 1799. 4. 540. 1800. ápr. 30. Kamarai rendelet a választópolgárságnak.
¹⁰³ P. Int. a. m. 2894. 1800. máj. 20. Helytartótanács a városi tanácsnak.
¹⁰⁴ P. Int. a. m. 2894. 1800. aug. 6. Városi tanács a helytartótanácsnak.
¹⁰⁵ „... cum secus onus responsionis Civicum hucce Magistratum inomisse mansurum sit.” Int. a. m. 2894. 1800. okt. 21. (Htt. 25148. sz. rendelet.) — Vál. polg. 1799. 4. 540.
¹⁰⁶ P. Int. a. m. 2894. 1800. nov. 13.
¹⁰⁷ Uo. 1800. dec. 12.
¹⁰⁸ Uo. 1799. nov. 30. és 1801. márc. 9.
¹⁰⁹ Uo. 1802. febr. 12.
¹¹⁰ Uo. 1801. okt. 25.
¹¹¹ Uo. 1802. aug. 3.
¹¹² *Ember Gy.*, A m. kir. helytartótanács gazdasági és népvédelmi működése III. Károly korában. Bp. 1933, 41. kk.
¹¹³ *J. Kulischer*, Allgemeine Wirtschaftsgeschichte. II. köt. München—Berlin 1929 370 (idézi: *Ember* utóbb i. m. 42. old. 292. jegyzet).
¹¹⁴ Htt. rendelet: 1758. máj. 16. és 1759. ápr. 26. P. Int. a. a. 3668.
¹¹⁵ P. Int. a. a. 4040. Htt. rendelet: 1765. szept. 5.
¹¹⁶ A fenti rendelet értelmében félévenként a helytartótanácsához felküldött jelentések (1767—1780) alapján. P. Int. a. a. 4040. — A munkálatok módját illetően különösen az 1769. jún. 16-i ügyirat.
¹¹⁷ P. Tü. jvk. 1778. márc. 23.
¹¹⁸ Uo. 1781. dec. 31.
¹¹⁹ P. Int. a. a. 5973. 1782. jún. 18., 1782. ápr. 28.
¹²⁰ Uo. 1782. ápr. 28.
¹²¹ Uo. 1782. jún. 18. A magyar udvari kamara a városi tanácsnak.
¹²² Uo. 1782. okt. 7. — P. Int. a. a. 6697. 1783. okt. 31.
¹²³ P. Int. a. a. 6697. 1784. okt. 27. és 6687. 1785. jan. 10.
¹²⁴ *Domanovszky* i. m. 93.
¹²⁵ Ebben az időszakban az 1792. évi országgyűlésre való tekintettel végeztek

felsőbb utasításra jelentős útjavítási munkákat Pesten. A hadgyakorlatok alkalmával történő hasonló intézkedésekről már megemlékeztünk a Rákos patakkal kapcsolatban. Ez megismétlődött azután a század egész folyamán. Erre utal különben még — korábbi vonatkozásban — mint általános jelenségre *Ember* (i. m. 52.), szerinte is az útügyet felsőbb helyen főként akkor támogatták kellő eréllyel, ha különös hadi vagy kereskedelmi érdekek szóltak mellette.

¹²⁶ *Gárdonyi*, Városszépítési... 157. kk.

¹²⁷ A pesti mérnöki állás megszervezése ugyancsak az ő városrendezési javaslatainak közvetett eredménye volt. Erre: *Tóthné Polónyi N.*, A mérnöki szervezet kialakulásának előzményei Budán és Pesten. Tanulmányok Budapest múltjából, XI. köt. Bp. 1956, 89. kk.

¹²⁸ P. Int. a. m. 2894. 1801. júl. 10.

¹²⁹ P. Tü. jkv. 1801. febr. 25.

¹³⁰ Vö. 128. jegyzet.

¹³¹ P. Int. a. m. 2894. 1801. júl. 11.

¹³² Uo. 1802. febr. 10. (1798. sz. kamarai rendelet.)

¹³³ Uo. 1802. ápr. 30. és jún. 23.

¹³⁴ Uo. 1805. aug. 31.

¹³⁵ OL. Kam. Dep. Civ. 1799. fons. 39. pos. 48. — P. Int. a. m. 2894. 1804. jún. 20.

¹³⁶ P. Int. a. m. 1613. 1788. márc. 7. A helytartótanács felterjesztése a kancelláriához a vásártér rendezése ügyében. A rendezési ügy összes fázisát részletesen ismerteti 1785. aug. 22. és 1788. márc. 7. között. Ugyanitt a vásárok forgalmára és lefolyására is hiteles leírás. — *Karlovsky E.*, Magyarország kereskedelmi viszonyai 1755-ben. Gróf Haugwitz és Procop egykorú jelentései alapján... Magyar Gazdaságtörténeti Szemle (1897) 201. kk. — *Pásztor*, A százötven éves... 20. kk.

¹³⁷ P. Int. a. m. 1613. 1785. nov.

¹³⁸ A vásártér és a vele kapcsolatos Lipótváros létesítésére: *Gárdonyi A.*, Az Erzsébet-tér keletkezése. *Historia I* (1929) 1—2. sz. 128. kk.; — *Pásztor*, A százötven éves..., *Márkus M.*, A Lipót-város utcahálózatának kialakulása és fejlődése 1787—1872 között. *Földrajzi Értesítő* (1956) 325. kk.

¹³⁹ Jung terve és a tanács javaslata: OL. Htt. Pol. Ctt. 1787. fons. 25. pos. 15.

¹⁴⁰ Uo. pos. 16.

¹⁴¹ Vö. 137. jegyzet.

¹⁴² P. Int. a. m. 1613. 1788. máj. 13.

¹⁴³ OL. Kam. Pester Cam. Adm. Civ. (Nov. Pest.) 1789. N° 1641.

¹⁴⁴ P. Int. a. m. 1613. 1789. márc. 24.

¹⁴⁵ OL. Kam. Pester Cam. Adm. Civ. (Nov. Pest.) 1790. N° 1231.

¹⁴⁶ P. Int. a. m. 5019. és 3936.

¹⁴⁷ OL. Kam. Pester Cam. Adm. Civ. (Nov. Pest.) 1790. N° 2060.

¹⁴⁸ Uo. No 1350.

¹⁴⁹ OL. Htt. Pol. Ctt. 1787. fons. 25. pos. 21. 1788. jan. 23. és 1787. fons. 25. pos. 57. 1788. nov. 28. — A munka arányaira jellemző, hogy a vásártér hét, egyenként 5 öl széles főutcájának és 16, egyenként 3 öl széles mellékutcájának planírozása, illetve szabályozása történt meg. Azonkívül két négyzet alakú térnek, magának a vásártérnek munkálatai 5044 négyzetöl kiterjedésben.

¹⁵⁰ P. Int. a. m. 1613. 1789. márc. 26. és máj. 26.

¹⁵¹ Schilson személyére és a városi tanáccsal való viszonyára: *Kovács L.*, A régi pesti Vigadó építésének előzményei. Tanulmányok Budapest múltjából. III. köt. Bp. 1934. 62. kk.

¹⁵² P. Int. a. m. 1613. 1789. márc. 5. és ápr. 14.

¹⁵³ OL. Kam. Pester Cam. Adm. Civ. (Nov. Pest.) 1790. N° 2155.

¹⁵⁴ Uo. N° 2186. és 2393.

¹⁵⁵ Uo. 1793. N° 542. — P. Int. a. m. 5019.

¹⁵⁶ OL. Kam. Pester Cam. Adm. (Nov. Pest.) 1793. N° 579.

WASSERBAUTEN UND ANDERE ÖFFENTLICHE ARBEITEN DER STADT
PEST IM 18. JAHRHUNDERT

Kaum hatte Pest nach den Verheerungen des Befreiungskrieges aufgeatmet, als die Stadt während des von Rákóczi geführten Freiheitskampfes von neuen Jahren des Unheils heimgesucht wurde. Die mit großer Mühe erzielten Erfolge der früheren Jahre wurden völlig zunichte; Pestilenz und Überschwemmungen wüteten in der Stadt. Infolge dieser Verwüstungen konnte ein Aufstieg nur schrittweise vor sich gehen. In diesen Jahren wandte sich das Interesse der Stadteinwohnerschaft erneut der Landwirtschaft zu, da der Handel, der nach der Befreiung von den Türken einen so verheißungsvollen Anlauf genommen hatte, völlig ins Stocken geraten war.

Erst um die Mitte des 18. Jahrhunderts trat eine Wendung größerer Bedeutung im Leben der Stadt ein. Die bebaubaren Fluren im Weichbild der Stadt waren zu dieser Zeit bereits verteilt und damit der landwirtschaftlichen Betätigung die Grenzen gesetzt worden. Handel und Gewerbe traten wieder in ihre Rechte und die schon früher berühmten Pester Jahrmärkte zählten von da an wieder zu den großen Ereignissen des ungarischen Handels. Die Zahl der Stadteinwohner war auf 5—6000 Seelen angestiegen. Eine so bedeutende Bevölkerungszunahme konnte nicht ohne die Verwirklichung gewisser technischer Bedingungen vor sich gehen. Für das wirtschaftliche Gedeihen der Stadt waren vor allem ein Verkehrsnetz, ein Marktplatz und Schutzanlagen gegen die Überschwemmungen vonnöten. Die vorliegende Studie bezweckt die bisher völlig unbekannte Geschichte der Zivilbautätigkeit dieser Zeit vorzuführen und zu zeigen, wie eng dieselbe mit dem in späterer Zeit einsetzenden technischen und wirtschaftlichen Aufschwung der Hauptstadt verknüpft war.

Pest konnte es in erster Linie seiner vorteilhaften geographischen Lage verdanken, daß es zum Mittelpunkt des Landes werden konnte. Zwischen den Naturgegebenheiten und den technischen Bauanlagen bestand eine enge Wechselbeziehung. Als eine logische Folge dieser Beziehungen wurden schon von Anfang an Arbeiten unternommen, die den Zweck hatten, die umliegenden Sümpfe trocken-zulegen, den Flußlauf der Donau zu regeln, Landstraßen zu bauen und einen geeigneten Platz für den Markt bereitzustellen.

Die Bebauung des in der Pester Umgebung liegenden Bodens war nur beschränkt möglich, da sich die Sümpfe, infolge des nicht regulierten Rákos-Baches und Rákos-Grabens auf immer weitere Gebiete ausdehnten.

Über diese Regulierungs- bzw. Trockenlegungsarbeiten geben unsere das Weichbild von Pest zeigenden handschriftlichen Karten ein viel anschaulicheres Bild, als die ziemlich lückenhaften und wortkargen schriftlichen Quellen aus derselben Zeit. Auf der aus 1764 stammenden Karte von Leonhard Waczpaur sind der Rákos-Bach und die umliegenden sumpfigen Gewässer noch unregelt. Nur der Rákosgraben, der die Stadt umgürtete, scheint reguliert gewesen zu sein und man kann auch schon den sogenannten »Vizafogó« Kanal erkennen, der den Rákosbach mit dem Rákosgraben verbindet. Die Regulierung, bzw. Anlegung dieser beiden Kanäle waren Werke der ersten Jahrhunderthälfte, und zwar der 40-er Jahre. Die übrigen, mit dem Rákosbach und den umliegenden Sümpfen zusammenhängenden hydrotechnischen Arbeiten sind gegen das Jahrhundertende, in den 70—80-er Jahren ausgeführt worden. Die Karte des Pester Weichbildes von Balla aus dem Jahre 1785 gibt für dieses Gebiet schon bedeutende Wasserbauten an und zeugt für die Richtigkeit unserer Feststellung.

Die Bedeutung der Donau als einer Wasserstraße und des Pester Hafens kommt in der ganzen Geschichte der Stadt zum Ausdruck. Andererseits hatte die Donau mit ihren häufigen und verheerenden Überschwemmungen auch schwere Schäden verursacht. Der Hochwasserschutz war deshalb auch stets die größte Sorge der Stadteinwohnerschaft. Der Größe der Aufgabe entsprachen jedoch keineswegs die Möglichkeiten, die von den materiellen Quellen und den Fachkenntnissen

der Zeit zur Verfügung gestellt werden konnten. So konnten die Wasserschutzarbeiten des 18. Jahrhunderts nur kleinere Gefahren abwenden, sie konnten zwar momentanen Schwierigkeiten abhelfen, in Fällen jedoch, wie u.a. in den Jahren 1775, 1789 und 1799, als der Strom eine ernsthafte Flut mitführte, boten sie keinen Schutz.

Die Regulierungsarbeiten des Jahrhunderts beschränkten sich auf den Bau von Dämmen. Die vom Hochwasser besonders bedrohten Abschnitte waren die Gebiete um den Vizafogó und um die Rákosmündung, da sich die Flut von dort aus auf die sog. oberen Meiereien (heute das Gebiet der Rákóczi-Straße, Majakovszkij-Straße, Westbahnhof) ergoß. Schon in 1743 hatte der Rat von Pest die Errichtung eines dauernden Dammes an diesem Uferabschnitt beschlossen. Die Bauarbeiten gingen aber nicht genügend rasch vonstatten. Erst in der zweiten Jahrhunderthälfte kam es auch diesbezüglich zu einer gewissen Besserung, als die Statthalterei bei weitem ernstere und für das ganze Land gültige Verordnungen erließ, und die Munizipalbehörden zu regelmäßigen Berichterstattungen über den jeweiligen Stand ihrer Wasserschutzmaßnahmen verpflichtete. In dieser Zeit entstand der Damm am erwähnten Uferabschnitt und es begannen auch die Wasserschutzarbeiten im südlichen Teil der Stadt. In technischer Hinsicht war keine der beiden Anlagen einwandfrei, ihr größter Fehler lag in ihrer Systemlosigkeit.

Gegen die großen Überschwemmungsfluten der zweiten Jahrhunderthälfte boten diese Dämme keinen genügenden Schutz. Auch nach der Überschwemmung vom Jahre 1775 erfolgte nur eine Teillösung und nicht einmal Antal Balla, einer der hervorragendsten Geometer seiner Zeit, der Ingenieur des Pester Uferabschnitts der in 1777 gegründeten Schifffahrtdirektion konnte nennenswerte Erfolge auf diesem Gebiet aufweisen. Die Regierungsorgane und die Stadtbehörden begnügten sich allezeit mit halben Lösungen, mit Flickarbeiten, selbst dann, als u.a. die Überschwemmung von 1789 den südlichen Stadtteil geradezu in seiner Existenz bedrohte. Mit der zunehmenden Ausbreitung der Stadt, als auch die Hochwassergefahr ein stets wachsendes Risiko bedeutete, erwiesen sich um den Ausgang des Jahrhunderts auch auf diesem Gebiet ernstere Maßnahmen als notwendig. Demzufolge wurden radikale Regulierungsarbeiten unternommen, der Donauabschnitt in der Gegend der Schiffsbrücke eingeengt, um durch die so entstandene Vertiefung des Strombettes die Flußgeschwindigkeit zu erhöhen. Auch diese Arbeiten erbrachten jedoch keine endgültige Lösung. Während des mächtigen Hochwassers in 1799 konnten die Franzstadt und die Josefstadt nur mit der äußersten Anspannung aller Kräfte vor der völligen Überschwemmung gerettet werden.

Endlich entschloß sich der Rat dazu, die Wasserschutzarbeiten auf der Grundlage von systematisch ausgearbeiteten Plänen ausführen zu lassen. Er forderte die Schifffahrtdirektion auf Sachverständige zu entsenden und auf Grund der von diesen vorgelegten Pläne genehmigte die Kammer am 4. April 1799 die Aufnahme der Arbeiten und betraute den Ingenieur Pál Várady mit deren Leitung. Der Plan erfaßte die ganze Pester Donaustrasse. Nur langsam ging die Arbeit vonstatten und ihr endgültiger Abschluß erfolgte erst im 19. Jahrhundert unter der Leitung von János Dégen, dem ersten Berufsstadtingenieur von Pest.

Die aus den verschiedenen Landesteilen zur Fähre von Pest führenden *Landwege* spielten in der Geschichte der Stadt ebenfalls eine große Rolle. Die günstigen natürlichen Bedingungen, deren sich die Stadt von jeher erfreut, kamen besonders in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zur Geltung, als Pest sich zu einem wichtigen Knotenpunkt des Ost-West-Verkehrs entwickelt hatte. Nun trat der Ausbau des Straßennetzes auch im ganzen Land als zentrales Problem hervor. Bereits in 1723 hatte die Diät Verfügungen zum Zwecke der Instandsetzung des Straßennetzes getroffen, die Entwicklung war aber durch Jurisdiktionsprobleme sehr behindert. Da der Wegebau in den Wirkungskreis der einzelnen Munizipien gehörte, war eine zentrale Kontrolle und Leitung unmöglich.

Pest war also nur für die zwischen der Stadtmauer und der Stadtgrenze verlaufenden Strecken der Handelsstraßen verantwortlich und verpflichtet den Ausbau, Neubau und die Unterhaltung derselben zu besorgen. Eine in 1765

erlassene Verordnung der Statthaltereı bekräftigte die früheren Bestimmungen und verpflichtete die für die Durchführung der Arbeiten verantwortlichen Organe zu regelmäßigen Berichterstattungen. Aus diesen Berichten kann man sich über die in den Jahren zwischen 1765 und 1780 ausgeführten Straßenbauten eingehend unterrichten. Die Ausbesserungskosten der außerhalb der Stadt liegenden Wege bestritt die Stadt aus den Steuereinnahmen, während die Mauteinnahmen zur Instandhaltung des Straßennetzes innerhalb der Stadt herangezogen wurden. Die Berichte geben auch einen Einblick in den beim Straßenbau angewendeten Arbeitsvorgang (Grabenziehung, Schichtung, Beschüttung). Als Grundmaterial gelangten ursprünglich Erde und Schotter zur Verwendung, seit 1782 wurde die Pflasterung auch für außerhalb der Stadt liegende Wegstrecken verbindlich. Gleichzeitig verordnete man den Bau von fünf Wegstrecken in derselben Art, und zwar einzelne Abschnitte der nach Kecskemét, Üllő, Soroksár führenden Wege, sowie den Straßenabschnitt zwischen dem Vácer Tor und dem Salzhaus, der die Radialstraßen untereinander verband.

Obwohl man große materielle Opfer auf sich genommen hatte, stießen die Bauarbeiten wiederholt auf Schwierigkeiten. Unter den Ursachen dieser Schwierigkeiten sei vor allem auf den *Flugsand*, diese größte Plage der Pester Umgebung hingewiesen. Die neu instandgesetzten Wegstrecken wurden immer wieder vom ungebundenen Flugsand bedeckt. Eine zweite Schwierigkeit bestand darin, daß die materiellen Grundlagen fehlten. Bálint Hülf war es wieder, der darauf hinwies, daß die Arbeiten ohne einen geeigneten Fachmann und eine ansehnliche materielle Basis nicht fortgesetzt und beendet werden können. Zunächst löste man das Problem des Fachmanns, indem man Ingenieur Dégen in 1800 mit der Leitung der Bauarbeiten betraute. Alsdann begann in schnellem Tempo der Bau der Üllői-Straße, zunächst auf der vom Calvin-Platz bis zum Nagykörút (Großer Ring) und später auf der bis zum Nagyvárad-Platz führenden Strecke. Die Arbeiten erfuhren im Herbst 1804 ihren Abschluß und kosteten an die 16 000 Gulden. In Ermangelung der nötigen finanziellen Basis konnte der Ausbau der Verbindungsstraße, die an der Stelle des heutigen Tanács-Ringes entlangführte, erst später erfolgen.

Der Markt und der Handel haben im Leben der Stadt Pest allzeit eine wichtige Rolle gespielt. Ein ansehnlicher Teil der Stadteinkünfte bestand aus den Markteinnahmen. Also gehörte die Instandhaltung der *Marktplätze* ebenfalls zu den wichtigsten Pflichten. In lebhaften Schilderungen gedenkt die zeitgenössische Literatur der berühmten Pester Märkte. Neben den Gesichtspunkten der Handelspolitik sahen sich die Statthaltereı und der Stadtrat auch aus Gründen der öffentlichen Sicherheit genötigt, das Problem des Marktplatzes endgültig zu lösen. Die allzu große Gedrängtheit der Märkte hätte beim Ausbrechen einer Feuersbrunst verhängnisvoll werden können. Daher verlangte die Statthaltereı in 1785 einen neuen Vorschlag von der Stadt ein und damit nahm die beinahe sieben Jahre hindurch währende Bautätigkeit am neuen Marktplatz (der heutige Engels-Platz) in Pest ihren Anfang. Während dieser Zeit wurden zahlreiche Pläne und Projekte ausgearbeitet, aus deren Endresultat nicht nur der neue Marktplatz, sondern auch eine neue und hinsichtlich der späteren Stadtgeschichte sehr wichtige Vorstadt, die *Leopoldstadt* entstanden war.

Die bekannten Einzelheiten der Frage haben wir in unserer Studie nur berührt, um uns eingehender mit den jüngst erschlossenen Daten hauptsächlich technischer Beziehung befassen zu können. Der neue Plan, der im Gegensatz zu den älteren, vom Stadtrat vorgelegten Plänen zur Ausführung gelangte, war von Johann Schilson, dem Leiter der Pester Kameraladministration entworfen worden. Das großzügige Projekt von Schilson fand zwar der Herrscher allzu kostspielig, dennoch beharrten die ungarischen Behörden hartnäckig bei ihrer ursprünglichen Vorstellung. Diesem Umstand war es zu verdanken, daß die Kanzelei in 1789 ihre Zustimmung zur Ausführung des Schilson-Projektes gab.

Der Bauernmarkt und der Tiermarkt wurden in die Hatvani-Straße verlegt, u.zw. in der Weise, daß der Bauernmarkt an der rechten Seite (heute Köztársaság tér = Platz der Republik) und der Tiermarkt an der linken Seite des Weges (heute die Gegend der Almássy- und Bethlen-Plätze) untergebracht wurden.

Der Kleinhandel nahm jenen Raum ein, der heute von den Straßen: Großer Ring Népköztársaság útja (Weg der Volksrepublik), Tanács-Ring und Rákóczi-Straße eingeschlossen wird. Am eigentlichen Marktplatz wurden die Buden der Großhändler und der Handwerker aufgestellt. Mit dieser Neuordnung wurden die großen Gefahren der Überfüllung des Marktplatzes praktisch behoben.

Die von Schilson erteilten Weisungen konzentrierten die Aufgaben auf drei Gebiete: 1. Verkauf der Hausgründe in dem nördlich vom Marktplatz liegenden Gebiet, das einer Regelung unterworfen werden sollte (dies ermöglichten die schon früher hier ausgeführten Wasserschutz- und Entwässerungsanlagen); 2. Ausbau des Ladekais an der Donau (wichtig sowohl für den Handel als auch für weitere Wasserschutzanlagen). 3. Ausbau des eigentlichen Marktplatzes. Die erste Aufgabe umfaßte die Vermessung des neuen Gebietes und die Anlegung der Grundbücher, sowie die sachgemäße Absteckung der Straßen und die für die Kanalisation erforderlichen Vorarbeiten. Als Ergebnis der Bautätigkeit am Ufer entstand ein Steindamm. Am Marktplatz waren zunächst die Niederreißung der alten Buden und das Planieren die wichtigsten Aufgaben. Das Arbeitstempo war — wie überall — auch hier mäßig, jedoch immerhin schneller, als z.B. im Straßenbau. Der mit der Leitung der Arbeiten betraute Ingenieur Várady konnte am Ende des Jahres 1790 in seinem zusammenfassenden Bericht melden, daß die Arbeiten zum überwiegenden Teil beendet waren. Die Beendigung des rückständigen kleineren Teils erfolgte hingegen erst in 1792. Der damals neuerbaute Marktplatz sollte in dieser Eigenschaft beinahe ein halbes Jahrhundert hindurch der Stadt dienen, während der neue Stadtteil geradezu zum Stolz der Hauptstadt wurde.

Wie man sieht, begrenzen die Jahre um die Wende des 18. Jahrhunderts die von uns untersuchte Entwicklung nicht nur zeitlich. Die Aufstellung des Stadtingenieuramtes, und die einige Jahre später folgende Gründung des Ausschusses für Stadtverschönerung, eröffneten in jeder Hinsicht eine neue Epoche in der Geschichte der öffentlichen Arbeiten Pests. Diese neue Epoche baute sich aber auf den Errungenschaften der Vergangenheit auf. Die wirtschaftlichen und politischen Faktoren bestimmten den Charakter der im 18. Jahrhundert unternommenen Arbeiten. Dieselben Faktoren setzten ihnen jedoch auch ihre Grenzen. Der grundlegende Wirtschaftsfaktor war die anfänglich katastrophal erscheinende, mit der Zeit aber mehr und mehr gesundende finanzielle Lage des betreffenden Munizipiums. Die von den zentralen Regierungsbehörden bekundete Gleichgültigkeit — ja oft Argwille — stand der Entwicklung hemmend im Weg. Die noch in den Kinderschuhen steckende technische Organisation für öffentliche Arbeiten konnte die Entwicklung nicht wesentlich fördern. Aus den Vorhergehenden ergibt sich, daß diese Arbeiten alle einen ad hoc Charakter trugen. Die planmäßige Entwicklung erfolgte erst im 19. Jahrhundert.

A manufaktúra-ipar kialakulása Pest-Budán

A XVIII. század második felében Pest, Buda és Óbuda, közülük különösen Pest, már Magyarország gazdasági középpontjának tekinthető. A török uralom pusztításai és az azt követő gyarmati jellegű osztrák gazdasági elnyomás ellenére főleg Pesten jelentékeny kézműves ipar, élénk kereskedelem fejlődött ki, sőt a század vége felé, bár igen nehéz körülmények között, a három testvérvárosban a tőkés nagyipar akkori jellegzetes képviselői, a manufaktúrák, a fabrikák is megjelentek.

Az európai nagyipar kialakulásának és fellendülésének korszaka a XVII. és a XVIII. század. Az ipari forradalomnak, a kézműves termelési keretek áttörésének legfontosabb feltétele, előzménye általában a vagyon, a pénztőke bizonyos mértékű felhalmozódása volt. A pénztőke, a gazdagság felhalmozásának forrása a középkor végén és az újkor elején döntő módon a kereskedelem. Az ipart a kereskedelemről származó tőke birtokában levő vállalkozók forradalmasították elsősorban.¹ A kézműves ipar igen fejlett fokán szintén kialakíthatott a céhmesterekből tőkével rendelkező vállalkozó réteget. E két vállalkozó réteg teremtette meg a XVII. és a XVIII. században a céhes ipar és a paraszti háziipar elemeiből a nagyipar első kezdetleges formáit, amelyekben a vállalkozó (Verleger, marchand-entrepreneur) megbízására a kézművesek, illetve a háziiparosok először még saját műhelyükben, otthonukban dolgoztak, kézműves keretek között, az áru eladásáról, esetleg a nyersanyag beszerzéséről, a termelés, az árut előállító munka bizonyos fokú megszervezéséről gondoskodott csak a vállalkozó. Az ipari termelés eme átalakulásának három fő jellemző vonása van: 1. a kooperáció, azaz különféle céhes, illetve háziipari foglalkozások együttműködése, 2. a munkamegosztás, a termelési folyamat fázisokra való bontása, amelynek értelmében a foglalkoztatott mester vagy háziiparos a termék elkészítésének csak egy fázisánál működött közre, 3. a specializálódás, azaz a munkamegosztás folytán az egyes részfeladatokat végző mester vagy háziiparos munkamódszerének kifinomodása. Mindez a termelőerők nagyobbfokú működésbe hozását és a termelékenység növekedését vonta maga után. Már ezeket a saját műhelyükben dolgozó kézműveseket és háziiparosokat összefogó vállalkozásokat is manufaktúráknak nevezték, legalábbis e vállalkozások legfejlettebb típusait. A fejlődés folyamán azonban a vállalkozó lassanként saját műhelyében, gyárában összpontosította alkalmazottait, s ezzel nemcsak a nyersanyag beszerzésénél, az áru eladásá-