Beszélgetés a pesti Dunahidakról

A régi hajóhidakról, a vashidakról, hidpénzről, tréfákról meg a most épülő hidakról

Bizony elcsodálkozna Nagy Kovács Ferenc uram, az egykori Pest-budai hid pajtájának gondozója, ha ma életre kelne és látná, hogy mi lett az ő egykori hivatalából. Igaz ugyan, hogy az ő gondja és munkája sem volt csekély. Tél elején, mielőtt a jégtáblák megérkeznének, fel kellett szedetnie az egész hid pallóját, azután partra kellett vontatni a bárkákat, melyek a hidat tartották és mindezeket be kellett cipeltetni a hid pajtájába, amelyik a Duna partján, valahol a mai Ferenc József-tér tájékán állott. Tavasszal azután, mikor a jégzajlás elmult, meg kellett vizsgálni a deszkákat, bárkákat, nem kórhadt-e el. Utána vizrebocsájtották a bárkákat, mázsa kötéllel megerősitették, keresztberakták a deszkákat és a télig megint megindulhatott a közlekedés a két város, Pest és Buda között.

Bizony, nagyon elcsodálkozna Nagy Kovács Ferenc uram, ha ma életre kelne és látná, hogy az ő fahidja helyett hat vashid köti össze a két várost, a hetediket most épitik, a nyolcadikat, kilencediket tervezik, az egyik régebbit meg most ki is szélesitik, mert az emberek, — nyilván a nagy kövérségtől — nem férnek el rajta.

— Bolond gombát ettek az emberek, hogy ennyi hid kell nekik? Mi a fenét szaladoznak annyit egyik városból a másikba? Hát nem maradhatnak nyugton, ki-ki a saját portáján?

És talán valami igaza is volna Nagy Kovács Ferenc uramnak, ha vesszük, hogy ma száz éve még teljesen elegendő volt az egyetlen fahid. Rendesen lebonyolitotta a nyári forgalmat Pest és Buda között. Hiszen csak az ment át, akinek okvetlen dolga volt a másik parton. Télen meg tisztességes embernek nincs is szüksége hidra. Télvizben sak pernahajderek és egyébb savargók mászkálnak rajta, ezek kedvéért pedig igazán kár volt ilyen költségbe és épitkezésbe keveredni.

Ezzel szemben azt látjuk, hogy a fővárosnak évek óta, egyik legfontosabb problémája a dunai hidak kérdése. Még mindig kevés a hid, még mindig tulterheltek a hidak. A Boráros-téri hid után, megépitik az óbudait, azután kerül sor az Árpád-utcai hidra. Ha mindez készen lesz, talán lebonyolódik a forgallom olyan simán, zavartalanul és kényelmesen, mint száz éve, amikor egy fahid is elegendő volt.

A régi fahid

Az első pest-budai fahidról kevés följegyzés maradt. Annyit tudunk róla, hogy „nagy-hidnak" nevezték. A Nagyhid-utca (mai Deák Ferenc- utca) irányában vezetett Budára. Ennél jóval erősebb „szilárdabb volt a második, a „kis hid". Mária Terézia királyné rendeletére épitették. A Kishid-utcától (mai Türr István-utca) vezetett a királyi vár aljáig. (Utolsó gondnoka, 1849-ben Nagy Kovács Ferenc volt).

A fahid kezelése bizony komplikált dolog volt. Eltekintve a téli behuzástól és a tavaszi felállitástól, állandóan két ember teljesitett szolgálatot a hid közepén. Ezeknek az volt a dolguk, hogy valahányszor hajó akart keresztülhaladni, mindig széthuzták a hidat. A hid érdekessége Nepomuki Szent János, éjszaka mécscsel megvilágitott, szobra volt. Amikor a Lánchid kiszoritotta a kis-hidat, a szobor a viziválrosi plébánia-templom elé került. Már igen szétmállóban volt, amikor elkérte egy dunai uszály kormányosa és a hajó orrán helyezte el A szent nem hozott szerencsét, mert az uszály alig egy év mulva, mindenestől elsüllyedt a Csepel-szigetnél .

A hajóhidon csak a póri emberek fizettek hidpénzt. Nemes embereknek nem kellett fizetniök. A nemesi jog miatt sok csatározás volt a Lánchid megnyitásakor és Széchenyi István grófnak igen sok munkájába került, mig a nemes urakat rábirta, hogy önként mondjanak le jogukról és fizessék meg az átkelésért járó krajcárokat.

A Lánchid és az alagut

1849. november 20-án adták át a közforgalomnak a Lánchidat. Az akkori hidépitészet remeke volt a hid. Büszkék is voltak rá pestiek és budaiak egyaránt. Huszonhat esztendővel később, 1875-ben épült a második hid, a Margit-hid, omelyik a Lánc-hid dicsőségét elhomályositotta.

Amig a Lánc-hid egyedül volt, a legnagyobb tiszteletnek és megbecsülésnek örvendett. Amint a Margit-hid elkészült, oda lett a tekintélye. Az akkori vicclapok hétről-hétre kifigurázták, nevetségessé tették. A tréfa az alaguttal kezdődött. A vidéki atyafiakkal elhitették, hogy az alagutat azért furták ,hogy a Lánchidat betolhassák, ha megered az eső. Hiába világositotta fel a „Honi Hirek" a közönséget, hogy az „elméncség" már csak azért is abszurdum, mert az alagut csak tiz méter széles, a Lánc-hid pedig tizenegy, a tréfa nem ment ki a köztudatból. Sőt, még ma is él.

Következett a lánchidi oroszlánok ügye. Állitólag mindjárt a megnyitás után fedezte fel egy suszterinas, hogy az oroszlánoknak nincsen nyelvük. Ezen a témán is évtizedekig rágódott a humor. Azt mondják, hogy a kőfaragó a Dunába ugrott szégyenletében, mikor meghallotta az oroszlánok nagy hiányosságát. De komoly vita is fejlődött belőle és tudós urak napokon át figyelték az Állatkertben az oroszlánokat, hogy a szoborhoz hasonló fekvő helyzetben látható-e az oroszlán nyelve, vagy sem?

Amikor azután Oskar Wilde lett a divatos költő és aforizmáktól visszhangzott a város, a Borsszem Jankó élclap pályadijat tüzött ki arra, hogy ki tudja legszellemesebben befejezni az aforizmát, amely ugy kezdődik:

— Olyan az élet, mint a Lánchid...

Ha jól emlékszem, a dijnyertes pályázat igy hangzott:

— Olyan az élet, mint a Lánchid. Mindenki egyformán fizet rajta. Mégis sokan nagyon drágának találják.

A Lánchidat 1914-ben teljesen ujraépitették. Az eredetiből nem maradt más, mint a pillérek. A háboru kitörésekor deszkaállványozás vette körül az egész hidat. Augusztus első napjaiban a vihar elsodort egy margitszigeti evezősházat. A sötét éjszakán az elszabadult faház észrevétlen lefelé uszott, nekiment az állványzatnak és a budai oldalon összerombolta a deszkaépitményt. Az akkori hangulatban, hetekig hiresztelték, hogy ellenséges monitor robbantotta fel az épülő Lánchidat.

A Margit-hidat, a főváros második hidját, mint emlitettük, 1875-ben avatták fel. A Margitszigetre vivő szárnyhidat, jóval később, 1901-ben épitették meg. Addig a Margitsziget valóságos sziget volt, amelyet csak hajón közelithettek meg .

A következő esztendőben, 1876-ban készült el a lágymányosi összekötő vasuti hid. Eredetileg egy sinpár vezetett végig rajta, csak jóval később bővitették ki két sinpár és egy gyalogjáró számára.

1896-ban, a Milleneum évében két hidat avattak fel. Az ujpesti vasuti hidat és a Ferenc József-hidat. Az ujpesti vasuti hid nevezetessége, hogy az a leghosszabb dunai hid.

A Ferenc József-hidat, a király nagy ünnepélyességgel nyitotta meg és sajátkezüleg verte bele a zárószöget. A hid pesti részének legelején, a déli oldalon, látható az üvegfoglalattal védett, szinezüstből készült I. F. J. monogrammal diszitett zárószög, amelyet Ferenc József király ütött a hidba.

A legfiatalabb hid, az Erzsébet hid, 1903-ban nyilt meg. Ennek épitése tartott a legtovább és ezzel volt a legtöbb baj. A budai hidfő, a meleg források miatt, állandóan süppedt. A külföld leghiresebb hidépitő szakértőit hozatták Pestre, de egyik sem tudott segiteni a bajon. Végül is Kossuth Ferenc tanácsát kérték és neki sikerült is megoldást találnia. Az Erzsébet-hid állandó pillérsülyedésén is sokat mulattak. A Népszinházban Kovács Mihály a hires komikus külön rigmust énekelt róla, imigyen:

„Az eskütéri Dunahid már megint bajban van.
De nékem van egy eszmém, mely segit a dologban.
A hid feljárójára táblát kell kitenni,
Hogy csak szabaduszóknak szabad rajta átmenni".

A hidpénz

A régi hidakra emlékezve, ne feledkezzünk meg a hidpénzről sem. Hiszen nem is olyan régen tüntek csak el a vámszedők, 1918 novemberében törölték el a hidpénzt. Addig fizetni kellett. Kivétel a katonaság volt. Akin katonai egyenruha volt, az ingyen ment át. A békeidőkben a tartalékos tiszteknek minden évben jelentkezniök kellett. Ilyenkor nagyforgalom volt a hidakon. Sokan közülök csak azért ment át Budára, hogy kiélvezzék az uniformis előnyét és ingyen mehessenek át a hidon.

A katonák ingyenes hidjárása egy kis panamára is vezetett. Élelmes bakák és még élelmesebb kocsisok jöttek rá a kereseti lehetőségre. A kocsikért is fizetni kellett a hidon. Egyfogatu 12 krajcárt, kétfogatu 20 krajcárt fizettek. De ha katona ült a kocsin, akkor az is ingyen hajtott keresztül. Vasárnap délutánonként mindig két-három baka ácsorgott a pesti hidfőnél és a kocsis intésére egyik felpattant a bakra. A kocsi igy ingyen ment át és a baka kapott egy rövid szivart.

Eleinte ugy szedték a hidpénzt, hogy minden átmenetnél egy krajcárt kellett fizetni. Később módosult ugy, hogy csak a Budára tartók fizettek két krajcárt. A hid baloldala a Budáról Pestre jövőknek dijmentes volt. Ugy dokumulálták ki, hogy aki átmegy egyik oldalról a másikra, annak vissza is kell jönnie, a hidpénzt tehát vagy menet, vagy jövet megfizeti. Gyermekkorunkban alaposan be is csaptuk a kincstárt ugy, hogy az összekötő vasuti hidon át mentünk Budára, mert azon nem kellett fizetni és a Ferenc József hidon át jöttünk vissza. Igy keringtünk félnapokon keresztül a hidakon, pénz nélkül.

A hidpénzt a pesti oldalon kellett fizetni. A két krajcár lefizetése ellenében egy kétpengős nagyságu plétantuszt adtak, amit át kellett vinni Budára és az ottani hidőr perselyébe kellet bedobni. Aki a tantuszt elvesztette, vagy a Dunába ejtette, azt a másik koldalról visszaküldték Pestre, hogy váltson uj hidjegyet és azután jöjjön át megint. Rengeteg sok panasz, veszekedés volt amiatt, hogy a budai hidőrnél nem lehetett pótlólag lefizetni a hidpénzt. hanem visszakellett mennie a hidon. Végül ezt is modernizálták ugy, hogy a hidbárca leadóállomását is áthelyezték Pestre. Az ember a kis ablaknál megkapta a tantuszt, két lépésnyire volt a perselyes ember, bedobta és akadálytalanul mehetett át a hidon.

Ez a rendszer volt az ifjuság fénykora. A hidjegy bliccelőknek nem kellett a hosszu hidon át szurkolniok, hogy hogyan sikerül majd a „lógás". Az egész bliccelést egy másodperc alatt el lehetett intézni és több akadály nem volt. Egy időben divatba jött, hogy az elbliccelt hidjegyet egy krajcárért eladták. A hidigazgatóság azonban rájött a dologra és kitalálta az ellenszert. Naponként változtatták a pléhjegy alakját. Volt gömbölyü, keresztalaku és háromszögalaku jegy. Ezeknek alosztálya volt a sima és a kilyukasztott. Igy hat különböző jegy volt és rendszertelenül állapitotta meg az igazgatóság, hogy melyik napon melyik kerüljön forgalomba. A hidjegykufárok nem tudták kiszámitani és ez az üzletág rövidesen meg is szünt.

Hidpénzt azonban nemcsak gyalogjárók és kocsik fizettek, hanem a hidon keresztülhajtott állatoknak is meg volt a taksája. A békeidőkben még sokszor hajtottak át állatokat, teheneket, ökröt, borjut, birkát, sőt sertést is. Vásárosok akkoriban még lábon hajtották a jószágot.

A medve-pőr

A hidpénz-pört egészen a háboruig nyomon követtük, hogy később hogyan intézte el a legfőbb állami biróság, azt már nem tudjuk. Nemrégiben olvastuk, hogy a közigazgatási birósgnál ezerszámra feküsznek az elintézetlen ügyek. Lehetséges, hogy a medve ügye még mindig ezek között van.

Ugy történt az eset, hogy jókedvü művésztársaság lumpolás utáni fürdőzésből jött a Diana-fürdőből (A Diana-fürdő a Ferenc József-tér és Fürdő-utca sarkán volt, ahol ma a Kereskedelmi Bank palotája áll.). Véletlenül arra járt egy bocskoros medvetáncoltató, hosszu láncra füzött medvéjével.

— Hej domnule, — kiáltott rá, a társaság iró tagja — lássunk egy kis medvetáncot! Gyere át velünk Budára! (Mert éppen budai vendéglőbe igyekeztek reggeli, józanitó sörözésre.

A bocskoros ráállt és a társaság megindult a Lánchid felé. A hidnál derült ki, hogy baj van ,mert medvére nincsen hidpénz-tarifa megállapitva.

Csakhamar három hidőr verődött össze. Bevonták a tanácskozásba a rendőrt is. Mennyi hidpénzt kell medve után fizetni? Ez volt a probléma.

— Akora mint egy borju — vélte az egyik hidőr, — borju árat kell fizetni.

— Nincs ez akkora ,mint a borju — vetette ellene a bocskoros, — kutya is van, amelyik ennél nagyobb.

A társaság tagjai nagy tréfa lehetőségét látták kibontakozni.

— Mi fizetjük a hidpénzt, — szóltak, — velünk kell megalkudni.

Meg is kezdő)dött az alku. A hidőrök ragaszkodtak a borju árához, a müvészek meg azt vitatták, hogy a medve nem borju, tehát nem is eshet a borju tarifája alá. Félórás vitatkozás után a bohém ifjak végre kifizették a borju árát, de irást kértek róla.

Másnap már irásbeli beadvány ment az állami hidak igazgatóságához és megfellebbezték az ügyet. Vagy félév mulva megjött a válasz, hogy miután medvetarifa nincs, a hidőrök helyesen jártak el, mikor borju árát szedtek. A hidigazgatóság határozatát tovább fellebbezték a kereskedelmi miniszterhez. Az elutasitotta, mire tovább fellebbezték a közigazgatósági bírósághoz. Igy került oda az időközben másfél kilora szaporodott aktacsomag, de hogy mi lett a végh határozat, mondom, nem tudom. Ez a medve-pör története.

Közben azonban szorgalmasan épül a Boráros-téri hid és két év mulva már megnyitják. A Margithid szélesitéséhez is hozzáfogtak. A pesti hidprogrammunk most már csak két pontja van hátra.

Első az óbudai hid, amely Óbudát Ujpesttel kötné össze. Ettől remélik a Margithid tehermentesitését. Ez ugyan csak akkor lesz teljes, ha megvalósul a második programpont.

Ez a második pont az Árpád-utcai hid. Már a békeévekben is sokat emlegették. A tervezésnél ügyelni kell, hogy semmi felépitmény ne kerüljön rá, nehogy Budáról az Országház panorámáját rontsa. Ennek a hidnak kell elvezetnie a Margithidról a Hüvösvölgy és Zugligetek felé irányuló kocsiforgalmat. Ha ez a hid is elkészül, akkor lesz tökéletes a hidforgalom Pest és Buda között. Feltéve természetesen, hogy addig nem találnak fel valami olyan ujfajta járómüvet, amely minden eddigi számitást halomra dönt. Mert ez esetben kérem, hogy jelen soraimat tárgytalannak tekinteni méltóztassék.

Szirmay István