

A PESTI HIDAK REGÉNYE

Amikor az anarkisták fel akarták robbantani a Margit-hídat — Csipcsala, a Turul-madár első lovasa — Kossuth Ferenc mint az Erzsébet-híd titkos tanácsosa — Konfliktuskocsisok és szabadnapos bakák szövetsége a hídpénz ellen

A Margit-körútnál, a budai Dunaparton döng a kalapács, fúrge munkáskezek deszkapalánkot húznak, folyik a munka, szélesítik a Margit-hídat, lejjebb, a Boráros-térnél új híd épül. Éjszakánként pedig, amikor elcsendesedik a munka, talán ott lebeg az épülő hidak felett egy öregúr szelleme. Néhai való Nagy Kovács Ferenc uram, az egykori dunai hajóhíd utolsó gondnokának szelleme. Vissza-visszajár megélni, miféle ördögös szerszámok, hatalmas vasszörnyetek, kőmonstrumok segítségével vernek pallót mostanában Pest és Buda közé, amelynek olyan sokáig elég volt az a hidacska ott a Kishíd-utca tájékán.

A két testvérváros egyetlen hajóhídja helyett azóta már hat híd ivelt át a Dunát, most épül a hetedik és ráadásul még kettőt terveznek, egyet az Árpád-utca irányában, a másikat Óbudára.

Mert amióta Nagy Kovács Ferenc uram utolsó feljegyzését bevezette a hajóhíd naplójába, sok minden megváltozott a pestbudai Dunapart tájékán. Büszke palotasorok szegélyezik a két partot, néptömeg hullámszik a hidakon, motorok, autók serege dühbörög a Duna fölött és még újabb hidakra van szükség, hogy zökkenő nélkül bonyolíthassák le a milliós világáros forgalmát.

A PESTI HIDAJTA

Száz éve sincs még, hogy az első állandó hidat megépítették Pest és Buda között. Először az úgynevezett Nagyhid kötötte össze a két várost. Bárkákra épített hajóhíd volt, a Nagyhid-utca, a mai Deák Ferenc-utca tájékán állt. Később áthelyezték, „modernizálták”, a mai Türr István-utca tájékán állították fel, innen vezetett a Vár aljág. A Türr István-utcat Kishíd-utcának nevezték, az új hajóhídnak is Kishíd volt a neve.

A híd közepén két ór állt, kémlelték a Dunát és ha hajó közeledett, jelt adtak a gondnoknak, aki intézkedett, hogy húzzák szét a hidat és a hajó áthaladt a rés között.

Kora tavasztól kora télig így folyt a közlekedés Buda és Pest között. Mikor megindult a jégzajlás, szétszedték a hidat, partravontatták a bárkákat és a pallót társzekerekkel a mai Ferenc József-tér környékén álló hivatalos épületbe, az úgynevezett hidajta alá szállították. Ott aludta a híd téli álmát. A két város lakossága pedig azalatt úgy közlekedett a partok között, ahogy tudott. Lélekvesztővel, életveszély között, vagy a befagyott Duna jégpáncélján át.

Igy tartott tavaszig, amikor azután megint hidat vertek. Nagy Kovács Ferenc, a Kishíd utolsó gondnoka nagyon ügyelt, hogy minden rendben legyen a hídon, gondot fordított a „külsőre” is. A híd egyik ékessége Nepomuki Szent János szobra volt, amelynek tövében éjszakai mécses pislogott. Ennek a szobornak a történetéről sokat beszéltek.

Mikor a hajóhidat végképpen lebontották, a szobor a vizivárosi plébániára került, onnan pedig egy dunai uszályra. Ez az uszály pár hónap múlva Csepel szigeténél elsüllyedt és elpusztult a szobor.

ÖNGYILKOSSÁG

A LÁNCIDI OROSZLANOK MIATT

A hajóhíd sorsát Széchenyi István reformkorszaka pecsételte meg. Széchenyi István vetette föl először a gondolatot, hogy állandó köhidat kell építeni Pest és Buda között. Pártfogója is, ellenzéke is akadt a hidépítésnek.

Az anekdota szerint, amikor Széchenyi egy ülésen nagyban fejtegette az állandó híd fontosságát, egy maradi öregúr legyintett a kezével és közbeszólt:

— Ugyan minek már arra a rövid időre...

Ezt az egyetlen érvet tudta szembeállítani a hidépítéssel a maradi politikus. Igaz hogy akkor nyolcvanöt esztendő volt az öregúr.

A Lánchíd végül mégis csak fölépült. Részvénytársaság alakult az építkezésre és az 1840-ben kelt XXXIX. törvénycikk biztosította a részvénytársaságnak a szabadalmat, hogy a megnyitástól számított nyolcvanhét éven belül a hídtól jobbra-balra egy-egy mérföldnyi távolságig újabb híd nem épülhet. Tíz esztendőig tartott a Lánchíd építése, Tierney Clark Vilmos angol mérnök tervezte, az építés munkáját a testvere Clark Adam vezette. 1848-ban fejezték be a híd építését és a következő évben, november 20-án adták át a forgalomnak. Harmincegy év múlva, 1870-ben az állam tízezer millióért megvásárolta a hidat és megváltotta a részvénytársaság szabadalmát is, úgy hogy épülhetett már új híd is a Lánchíd táján.

Amíg azonban idáig eljutottunk, sok érdekes dolog történt a Lánchíd körül. Először is Almóch osztrák ezredes fel akarta robbantani. Azután a pesti humor kikezdte a Lánchídat. Egyszerre csak felfedezték a pestiek, hogy a Lánchíd két oroszánjának nincs nyelve. Az újságok egyébről se írtak, csak erről, tréfás

versek, gúnydalok születtek, állítólag tudós bizottságok tanulmányozták a dolgot és híre járt, hogy az oroszlanok alkotója, egy köfaragómester bánatában és szegényében a Lánchídról a Dunába vetette magát.

A BUDAPESTI TANTUSZ ÖSE

Mi igaz ebből, mi nem, ma már nem lehet megállapítani. Történetek azonban olyan dolgok a Lánchíd körül, amelyekről a szemtanúkortársak és írók tanuskodnak. Ilyen volt például a hídpénz körül folyó háborúság.

Az utasok eleinte egy-egy krajcárt, később két-két fillért fizettek, ha Pestről Budára, vagy Budáról Pestre jöttek. Utóbb megváltozott a fizetés rendje. Csak egyszer kellett fizetni, egyszerre négy fillért Pestről Budára. Visszafelé, Budáról Pestre nem kellett fizetni. A kincstár azt az elgondolást vezette, hogy aki Pestről átmegy Budára, egyszer úgyis csak visszajön.

Itt osztagatták a budapesti tantusz ösét, a hídbárcát. Kétpengős nagyságú pléhlemezt volt ez. A pesti hídfőnél váltotta meg az utas, átbállagott vele a hídon, és a budai hídfőnél dobta be a gyűjtőperselybe. Megtörtént, néha, hogy valaki kiejtette kezéből és begurult a vízbe. Az utas ilyenkor kénytelen volt visszafordulni és új tantuszt váltani a pesti hídfőnél, mert különben nem engedték a partralépmi Budán és a budai hídfőnél nem árusították tantuszt.

Sok panaszkodás után megreformálták a hídpénzszedést. Azon túl is a pesti oldalon kellett megváltani a hídjegyet, de két lépéssel arrébb állt a perselyes ember és elszedte.

Budapestben sok a „bllicelős”, vígan folyt a bllicelés a hídpénz körül is. Gyakran előfordult, hogy az átkelesnél kikerültek a perselyes embert és a megmaradt tantuszt félárban eladták.

Anarchisták Budapesten

Kerek negyedszázad telt el, amíg az öreg Lánchíd szomszédot kapott, 1875-ben nyílt meg a Margit-híd. Három esztendő alatt épült tíz milliós költséggel, egy francia cég terve szerint. Eredetileg csak Pestet és Budát kötötte össze a Margit-híd, csak újabb negyedszázad múlva, 1901-ben építették hozzá a szárnyat, amely a Margitszigetre vezetett, addig csak hajón vagy csónakon lehetett megközelíteni a szigetet.

A Margit-híd a rendőri krónikában is szerepel. A kilencvenes években, amikor anarchista mozgalmak hulláma vert végig Európán, a budapesti rendőrség is nyomozott anarchisták után. Akkoriban ugrattak szét nálunk is egy anarchista páholyt és razzíát tartottak a Rana Rossa-kocsmában, ahol olasz anarchista munkások gyülekeztek. A rendőrség olyan értesülést szerzett, hogy egy anarchista csoport felakarja robbantani a Margit-hídat.

Szigorú rendőri intézkedésekkel tisztogatták meg Budapestet az anarchistagyanús elemektől. Az anarchista ügyek nyomozását szigorúan bizalmas ügyként kezelték, a róluk készült aktákat ládába csomagolva gondosan őrizték a főkapitányság egyik irattárában. Ma már nem lehet pontosan megállapítani, hogy állt a merénylet terve, mert a kommün után a román megszálló csapatok a főkapitányságon is „rekviráltak” és — nem tudni miért — ezeket az iratokat magukkal vitték.

AZ ÖNGYILKOSOK HIDJA

A Margit-híd után vasúti híd következett, a lágymányosi híd, amely Feketeházy János állami főmérnök terve szerint készült.

Ezt követte a Millennium esztendejében a Ferenc József-híd, ugyancsak Feketeházy tervének felhasználásával. Ötmillió koronába került. Két évig tartott az építése, 1896 október 4-én adták át a forgalomnak.

A magyar ipar egyik büszkesége volt akkor ez a híd. Magyar mérnökök tervezték, magyar vasgyárakban készült vasból állították össze szerkezetét az államvasutak gépgyárában.

Nagy ünnepséggel nyitották meg. Ferenc József is megjelent az ünnepségen. A király verte be a hídva az utolsó szöveget. A pesti hídfő elején a déli oldalon ma is látható az I. F. J. monogrammal ellátott ezüstszög, amelyet üvegfal takar.

A Ferenc József-híd is rövidesen bevonult a rendőri krónikába és azóta is állandóan szerepel benne az öngyilkosságok miatt.

Röviddel a háború előtt történt a hídon az első szerencsétlen eset. Csipcsala János, egy fiatal úszó és birkózó szerződést kötött egy filmvállalattal, hogy felmászik a Ferenc József-híd Turul-madarára, onnan fejest ugrik a Dunába és a vállalat ezt filmre veszi.

Csipcsala felmászott a Turul-madarra, a menyasszonya a hídról nézte. A filmvevőgép pergett, a fiatalember leugrott, de olyan szerencsétlenül vágódott a Duna vizére, hogy behalt sérüléseibe.

Ez a szerencsétlenség valóságos iskolát

A kincstár feljelentést tett a rendőrségen, sokáig folyt a nyomozás, a tetteseket azonban nem sikerült fülönfogni. A híd kezelősege azután úgy segített a bajon, hogy többféle hídpénzt készíttetett, volt kerek, háromszögű és szögletes, sima és lyukasított. Naponta változott a rend, mindennap más-más fajta jegyet adtak ki, a bllicelők nem tudhatták, hogy aznap milyen jegy kerül sorra és így megszűnt ez a visszaélés.

Még cifrább volt a konfliktuskocsisok esete. Az egyfogatú kocsi 12 krajcár hídpénzt fizetett, a kétfogatúnak 20 krajcár volt a takarója. A konfliktuskocsisok szerették volna megtakarítani ezt a pénzt és kitaláltak egy egyszerű fogást: szövetkeztek a szabadnapos bakákkal. Katonáknak ugyanis nem kellett hídpénzt fizetni. Vasárnaponként mindig szabadnapos bakák sétálgattak a Lánchíd tájékán, a kocsisok szót értettek velük, a bakák betelepültek a kocsiba és a kocsis vidám ostopattogással hajtott át a hídon, rá se nézett a vámszedőre. A budai oldalon azután egy-egy rövid szivarral gazdagabban szálltak ki a konfliktusból a bakák és mivel Budán nem kellett hídpénzt fizetni, gyalogszerrel, ingyen visszasétáltak a pesti oldalra.

teremtett az öngyilkosjelöltek között. Azóta évről-évre tucatjával másznak fel az öngyilkosjelöltek a Turul-madár, de érdekes, hogy alig akad olyan, aki valóban leugrott volna. A legtöbb megijedt a szédítő magasban és a Turul-madár vasszerkezetébe kapaszkodva várta meg, amíg a tűzoltók felmászta érte és lehozták.

A Turul-madár lovagjainak száma annyira elszaporodott, hogy nemrégiben a rendőrség és az állami hidak igazgatóságának tárgyalásai alapján szögesdrót-kerítést húztak a Turul-madár köré. A turulos lovagok azóta

csak a szögesdróttal jutnak, ahonnan könnyebben hozhatják le őket.

KOSSUTH FERENC ÉS A HID

A Ferenc József-híddal csaknem egyidőben készült el az újpesti összekötő vasúti híd. A város legfiatalabb hídja pedig az Erzsébet-híd. Ez hat esztendőig épült, 1903 október 4-én adták át a forgalomnak. Több mint tizenegymillió koronába került, a merész, gyönyörű ívelésű híd vasszerkezetének súlya több mint száz ezer métermázs.

Az Erzsébet-híd építése körül sok baj és bonyodalom volt. A budai hídfőnél, valószínűleg a bujkáló melegvízforrások miatt állandóan süllyedt az alapépítmény. A legkiválóbb szakértők tanakodtak körülötte, azt mondják, Kossuth Ferencről is tanácsot kértek. Kossuth Lajos fia ugyanis nemcsak politikus volt, hanem kiváló vasút- és hidmérnök. A benfentesek megélik, hogy Kossuth Ferenc, mint „titkos tanácsadó” szerepelt az Erzsébet-hídnál, amely végül mégis csak megépült a magyar munka dicsőségére.

Az Erzsébet-híddal jóidőre befejeződött a pesti hidak szaporodása. Sokáig elég is volt Budapestnek ez a hat híd. A forgalom miatt nem volt panasz, legföljebb a hídvárat szidták, 1918 novemberében megszűnt a hídpénz szedése, akkor viszont a gyors tempóban fejlődő közlekedés okozott gondot a hidak kezelőinek.

Most már épül az új Horváth Miklós-híd, szélesítik a Margit-hídat is és ezzel új fejezet nyílik a budapesti hidak regényében.

SAGI PAL