



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.873

Hely

Idő

"1928"

Személy

Szerző:

Cím: *A villamosított sikló*

Forrás:

*Magyar Hírlap*Bp
(Hely)1928. 9. 19.
(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Old...)

omda 1926 — 8891

A villamosított sikló

A hivatalos lapban a következő kis hír jelent meg:

1107/1928. szám. A Budai Hegypálya Társaság cég megszűnésének a cégjegyzékbe bevezetése iránt a budapesti kftörvényszék az eljárást megindította. Kifogások bejelentése 45 nap alatt.

A legtöbb olvasó tekintete szórakozottan siklik át ezen a fontos újságon. Sokan azt se tudják, hogy mi fám terem az a „Hegypálya Társaság“. Elvégre is Budán annyi a kaszinó, kör, asztal- és egyéb társaság, ha egy-egy meg is szűnik közülük, úntig elegendő, ami megmarad. Csak az ősbudaiak — azok közül is csak a régebbi évjárataiak — tudják, hogy ez a hivatalos lap titokzatos jelentése tulajdonképpen az öreg sikló partecédulája. Igenis, a sikló fölött is kongatják a halálharangot. Ezúttal nem először kondult meg ez a harang, de eddig a sikló nem akart meghalni. Most azonban már — úgy látszik — nem lehet segíteni rajta. Most már a budapesti királyi törvényszék indította meg az eljárást ellene. Hiszen hegypálya lesz ezután is, ami a Várba viszi fel az embert, de az nem lesz az igazi. Azt villamos fogja hajtani és nem göz. Lift lesz a hegypálya és nem sikló.

Kár a siklóért. Úgy megszoktuk, annyira hozzáüllett Buda várához, hogy jó idő telik bele, míg majd hozzászokunk az utódjához. A budaiak nagyon büszkék voltak erre a megöregedett alkalmatosságra. Pedig — köztünk maradjon a szó — a budaiak jóformán nem is használták. Csak a pesti ember használta, akinek néha-néha dolga akadt a Várban valamelyik minisztériumban. És használták azok a miniszteriális urak, akik ugyan Pesten laknak, de a köte-

lesség és a foglalkozás mindennap Budára szólította őket. Elegáns öregurak, fiatal tábornokok utaztak ezen a „komótos“ járművön.

— Hova-hova, kegyelmes uram?!

— Föl a Várba, méltóságos uram? — tudakolták egymástól szeretetreméltó mosollyal. Mert a régi világban a Várba csak kegyelmes és méltóságos urak jártak. Főispánoknak és miniszteri tanácsosoknak, tábornokoknak és volt minisztereknek volt ott dolguk és elfoglaltságuk. Az egyenruhás öreg masinista, aki a siklót igazgatta, már jól ismerte őket és boldogan terelte be délelőttként a kedves kundsáftokat a kupéba. Hajdanán ezek a kegyelmes és méltóságos urak használták leginkább a siklót, akik azért igyekeztek fel a Várba, mert vagy a miniszterelnökségen, vagy a belügyben, vagy a honvédelmiben volt dolguk. Volt aztán a Sikló utas-publikumának egy másik kontingense is. Ez a kontingens rendszerint nem volt sem kegyelmes, sem méltóságos, sőt többnyire még tekintetes sem volt, csak — nagyságos. Ezek a „pénzügybe“ mentek: pálinkaárulási engedélyt megszürgetni vagy trafikengedélyt kijárni.

A sikló halálával elmúlnak és elfelejtődnek ezek a régi idők is, amelyeken ma még olyan kedvesen ragyog az emlékezés nap sugara. Szó, ami szó: öreg szerszám a sikló. Rég lehetett, amikor azt mondták róla a budaiak, hogy: a „modern technika legújabb vívmánya“. Az azonban nem igaz, hogy a sikló a Bach-korszakból maradt ránk. A sikló éppen javakorában van, most lett hatvan esztendő, amikor belekerült a hivatalos lapba. 1868-ban járta ki a koncesszióját gróf Széchenyi Ödön Buda főváros tanácsánál.

Eredetileg csak negyven esztendőre szólott a sikló koncessziója. Széchenyi Ödön azon-

ban eladta a koncessziót a Budai Hegypálya Társaságnak, amely a negyven esztendő koncesszióhoz még tíz esztendőt járt ki magának. Nem volt nagy üzlet a sikló-üzlet. A Budai Hegypálya Társaság mindössze csak 383.981 korona és 40 fillért investált bele. Viszont ez a kis tőke tizenhét százalékot hajtott a részvényeseknek. A régi időben két klasszisa volt a siklónak; első és másodosztály. Természetesen az igazi urak, a sikló törzsvendégei csak a másodosztályon utaztak, mert hát „a mi pénzünkön ne hizzanak a részvényesek, úgyis eléggé megszedték már magukat“. A drága első osztályon csak az idegenek utaztak és azok, akik nem ismerték Budán a dürgést. A sikló részvényesei azonban ravasz emberek voltak és hi jártak a kegyelmes és méltóságos pasasérok eszén. Úgy intézték a dolgot, hogy a sikló pénztára csak tour-retour jegyet adott ki. Szóval, a pasasérokkal megfizették a visszafelé szóló utat is. Visszafelé azonban csak kevés ember jött le siklón. Így aztán a sikló tulajdonképpen a retourjegyekből élt, azokból a retour-jegyekből élt, amelyeket nem használtak fel a pasasok. Ezelőtt harminc esztendővel Kollár Lajos, akit akkortájt választottak meg a budaiak városatyának, szóvá is tette a főváros közgyűlésén, hogy mégsem járja, hogy a sikló a visszafelé való utat is megfizeteti az emberrel, tekintet nélkül arra, hogy az illető siklón akar-e visszajönni Pestre vagy gyalog. Haragos és dörgedelmes dikciókat intézett a sikló ellen és kiverkedte, hogy a közgyűlés egy albizottságot küldött ki a sikló-tarifa megvizsgálására. Százhuszonkét

fő- és albizottsága volt akkoriban a város-házi adminisztrációnak és „a tour-retour-bizottság“ lett a százhuszonharmadik. Ebbe a bizottságba be delegálták Kollár Lajost is, az albizottságot azonban húsz esztendeig



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

Szerző:

Hely

Cím:

Idő

Forrás:

Személy

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Helyszám

Közp. nyomt. XX. cs. 2.

nem hívták össze. Végül megöregedett Kol-lár is, a sikló is. És észre se vettük, hogy 1920-ban lejárt a sikló koncessziója és egy napon arra ébredt a főváros, hogy övé a sikló. Akkoriban a város vezetősége nagyon köpte a markát, hogy nagy dolgot csinál a siklóból. Modernizálja, villamosítja. Azon-ban a siklóhoz, mely maga volt a megteste-sült és megrokkant mult és tradíció, még a hatalmas városi urak sem mertek hozzá-nyulni.

Most, úgy látszik, mégis csak történik valami a siklóval. Belekerült a hivatalos lapba. A Budai Hegypálya Társaságot tör-lik a cégjegyzésből és a budapesti királyi törvényszék közhírré teszi, hogy negyvenöt nap alatt jelentkezzék, akinek kifogása van ellene. Könnyű a törvényszéknek! Azok, akik vétót mondhatnának, akik védelmére mernének kelni a multnak, a tradíciónak és emlékeknek, vagy olyan öregek már, hogy nem hallatszik messze a szavuk, vagy pedig meghaltak.

Azt mondják: elektrifikálják a siklót. Lif-tet csinálnak belőle. Állítólag már rajzolják is a terveket. Lehet. Nem kutatom. Egy azonban bizonyos, hogy ezeknek az elektrifi-kátoroknak sietniök kell a villamosítással,

mert egyre fogy a sikló utaspublikuma. 1873-ban 420.000 ember használta a sta-tisztika szerint a siklót. Ez a 420.000 utas tulajdonképpen csak 210.000 valójában, mert a jegyek oda és vissza szólnak és minden jegy két utazást számít, de csak egy utast jelent. A siklónak tulajdonképpen a háborúban volt az igazi dandára. 1918-ban például másfél millió utazást reprezen-táló jegyet adott ki a siklopénztár. 1919-ben több mint 1.800.000 utazásra szóló siklójegy kelt el. 1920-ban 1.188.000, 1921-ben 1.120.000 utazásra szóló jegyet adtak ki. A mult esztendőben már alig 600.000-et meghaladó utazásra adtak ki jegyet. Azóta folyton csökken, folyton kevesebb lesz a siklós pasasérok száma. Autón járnak ma már a minisztériumokba a szegény pestiek. Csak az elegáns öregurak, meg a Ferenc József tábornokai és az idősebb évjáratú, kedves hölgyek ragaszkodnak még az agg siklóhoz. Észre sem veszik, hogy bizony meg-kopott alkalmatosság lett a siklóból is, csupán csak azt nehezményezik benne, hogy nagyon hamar teszi meg az utat az alagúttól a miniszterelnökségig. Az ember még ki se beszélheti magát, pedig mennyi minden mondanivalója lenne egy-egy ilyen kedves, elegáns, öreg méltóságos úrnak és egy ilyen őszhajú méltóságos asszonynak a multról, a régiekről, az ismerősökről, ha véletlenül a siklóban találkoznak!...

Pápaszem.

fővárosi házinyomda 1927 — 1695