



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: *Jávor László*

Cím: *Pesti Hét*

Forrás: *Pesti Társaság*

Bp
(Hely)

1926. 4. 29.
(Idő)

(Köt. v. füz.) (C)

Osztályozás

Tárgy

684.2

Hely

Idő

1730/1926

Személy

Köznyomt. XX. cs. 23. sz.

Pesti Hét

A világhírű Kölber Testvérek császár és királyi udvari kocsigyár, körlevélben értesítette vevőit, hogy a raktáron lévő kocsikat kiárusítja és áttér az autókarróséria készítésére. Ez a körlevél a híres magyar kocsigyártás múltját jelenti be. Kevesen tudják talán, hogy 1733 körül, sok evangélikus iparos család vándorolt be Magyarországra, különösen Bajorországból az ottani vallásháborúság miatt. Ezek a letelepedők lendítették fel a magyar kocsipárt, oly annyira, hogy a magyar iparcikkek vezetészerepéhez jutottak a világpiacon is. A német iparosok között talán a legnagyobb tekintélynek a Kölber-család örvendett. 1730-tól 1926-ig nagy idő múlt el. Lassan-lassan megelevenedtek az elmúlt idők emlékei, a Kölber-cég irodájában a régi híres céhmesterek arcképei, diplomái, különös ortográfia-ival írt mesterlevelei alatt. Az iroda egyik falát hatalmas kép tölti ki. A Hatvani kapu eredeti festménye, 1760-ból. A festmény sarkában áll Kölber Kázmér kétemeletes háza, a mostani Astoria helyén.

Megérkezik idősebb Kölber Jenő, a Ferenc József rend lovagja, a vállalat jelenlegi vezetője. Egyszerű munkásköpeny van rajta, olyan, mint a többi Józsefvárosi mesterembereken. Megindul az emlékezés, rendszertelen össze-visszaságban...

História szempontból talán azok a hintók a legnevezetesebbek, amik a koronázáskor vitték a Felségeket. De kétségtelenül a legérdekesebb Kölber kocsik mégis csak az volt, amin a szent koronát akarta elszállítani Kossuth Lajos Budáról. Magáról az eseményről többféle verzió kering. Hegedűs Lóránt, aki sokat foglalkozott ezzel a vitával, némi eltéréssel úgy írta meg Kossuth Lajos kocsit útját, mint ahogy erről Kölber-családnak is tudomása van.

1849-ben történt. Windischgrätz herceg serege szorongatta Pestet. Kossuth, hogy a szent koronát biztonságba helyezze, kocsin akarta elszállítani a koronát a veszélyeztetett zónából. Kossuth a főpány-

uccai Kölber kocsiműhelybe ment és választása véletlenül István főherceg tulajdonát képező egyik kocsi-ra esett. A kocsi a Dunáig zavartalanul tette meg az utat. De mire a pontonhídra ért, az osztrákok erős ágyútűz alá vették. A bentülők alig hogy elhagyták a kocsit, egy ágyugolyó telibe találta azt.

De nemesak a magyar nevezetességek fordulnak elő a Kölber-gyár történetében, hanem Eduárd, angol trónörökösötől kezdve Li Hung Csang mandarinig a világ összes nevezetes férfjai is.

A kitünő Li Hung Csang esete anekdotába illő. Kocsit rendelt. A gyár a rendelést leszállította. Nemsokára neheztelő levél jött Kínából, melyben a nagyszerű férfi felpanaszolja, hogy a kocsi bakjára kénytelen ülni, mert „csak nem ülhet fölötte, háttal a kocsi”.

Eduárd, angol trónörökös korában, meglátogatta Rudolf trónörökösöt. Vadászaton Eduárdnak megtetszettek az udvari vadászokcsik és amikor Eduárd Pestre jött, tíz különböző típusú kocsit rendelt az angol udvar számára. Ez a megrendelés nyitotta meg Anglia felé a magyar kocsixportot.

A csendes Salétrom uccában autószerén hangja süvít végig.

— Az autó most üzlet, de a kocsi művészet volt — mondja Kölber Jenő udvari kocsigyártó és lemegy az autóhoz.

A földbetűző piaci budai házak között, a „Helyszínelési”, „Háromszögelési” és egyéb fülfájdítóan magyarul hangzó hivatalkokkal szemben, van a „Hungária” Egyesült Gőzmalom Részvénytársaság malma. A Fő uccára néző fronton vannak az igazgatósági lakások. Itt semmi változást nem mutat az ucca képe. Nyugdíjas generálisok, öreg méltóságos és kegyelmes urak feszik rendes sétájukat, fényesre keltet Ferenc József kabátjukban. De a Hungária dunai oldalán serény munka folyik. A malom kapuján teherkocsik járnak ki-be szakadatlan. Az ötemeletes épület teleje hiányzik. Csákványal, feszítórúddal bontják, döntik a hatalmas malomfalakat.

Nemsokára a földig bontják. Ténylegesen leépítik...

A malom egyike volt a legöregebb budai hegyermalmoknak. A híres Blum János őseinek az alapítása s így a török időkig nyúlik vissza története. Szembe a futóhomokos rákosi síksággal, Budaváros szélére építették, hogy közelebb legyen a magyarországi hőmpölygő országútjához — a Dunához.

Mert jöttek a hajók Bácskából, Bánáthól, a magyar föld édes ajándékával terhesen, hozva az élet magját, az acélos alföldi búzát. Kirakták a búzás zsákokat, aztán ha fordult a hajó, lisztet vitt, visszafelé.

A Blum nemzetség, ezek a derék sváb emberek, öröklték a magyar búzát egy pár generáción keresztül. Most már talán egy sem él. Kint nyugszanak a csendes tabáni temetőben.

A malom később a Hitelbank kezébe került és méreteiben óriási módon megnövekedett. De Budapest rohamos fejlődése, a Duna szabályozása tönkretette a régi malmot. Ugyanis a Margit-rakpart és a Batthyány tér kiépülése elvágta a malmot a Dunától és mivel iparvágánya nem volt sem a Dunán, sem vasúton szállítást lebonyolítani nem tudott. Elévátort akart építeni a malom. De ezt esztétikai szempontból kifogásolták. Alagútfürásra is kértek engedélyt. Ezt is elutasították. 1919-ben aztán a budai Hungaria Gőzmalom beszüntette az üzemet. Most bontják.

Azt mondják, a mostani malom helyéről a Hitelbank bérpalotái néznek majd a két Dunára a jövő tavasszal. Folyik is a munka erősen. Zuhog a csákvány, döng a fal és tehetetlenül, megadással hull, gurul a téglá a sváblegények lába elé, akiknek talán valamelyik szepapjuk építette nek kötenyben ilyen erőre a falakat...

12 óra. Megszólal a köművesek esengelyűje — a vasravez. „Feiram!” A déli nap elől árnyékba húzódnak az emberek és tarisznyából, meg újságpapírból előkerül — a búzakenyér.

Jávor László