



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

92

Hely

Jellinek Henrik

Idő

"1927"

Személy

Szerző:

Cím: Aki haragudott egész Budapestre

Forrás:

Magyar Hírlap

Bp

(Hely)

1927. 4. 12.

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Aki haragudott egész Budapestre

Budapestet egy hetvennégy esztendősen öreg úr hagyta itt, akinek a neve négy évtizeden keresztül fogalom volt a magyar fővárosban. Jellinek Henrik, aki megteremtette a budapesti közúti vasutat és megépítette a budapestkörnyéki vicinálisokat: vasárnap este meghalt. Kevés ember van Budapesten, akit valamikor annyit emlegettek és annyit szidtak volna, mint Jellinek Henriket. Nem volt túlságosan népszerű ember annyi bizonyos, de az is kétségtelen, hogy amerikai szabású üzletember volt, amikor megcsinálta a közúti vasutat, amely közel kétszáz millió utast szállított egy esztendőben. Szegényes kezdetből nőtt ki a közúti vasút azzá a nagy és hatalmas vállalatná, ami ma.

Az ötvenes években egy Jellinek Mór nevű tanítóból lett újságról vetődött fel Pestre. Ez a Jellinek Mór volt a Jellinek Henrik apja, aki megteremtette a Közúti Részvénytársaságot és 1866-ban lefektette az első síneket. Ez a sínpár a Calvin tértől Újpestig vezetett. Ezen a sínpáron döcögött végig 1866 őszén az első közúti kocsi, amelyet bérelt lovak vontattak végig az Ország útnak nevezett Múzeum körúton és Károly körúton, meg a Váci úton és ebből az egy sínpáros vonalból nőtt ki az a hatalmas villamosvasúti hálózat, amely ma olyan, mintha Budapest acélból való véreire lennének. Szerény volt a kezdet, fáradtan tramboltak a lóvasúti lovak és döcögve közlekedett a lóhúzza kocsi, de ez a furcsa intézmény gyorsan és hatalmasan fejlődött. Nagy távolságokat hozott közelebb egymáshoz és máris holnapra átalakította Pest ábrázatát. A lóvasúti sínek pusztá, elhagyatott területe-

ket szereztek meg a fejlődésnek és a sínek mentén tornyos paloták épültek olyan vidéken, ahol tegnap még szántottak.

Jellinek Henrik 1869-ben lett a Közúti Vaspályatársaság tisztviselője és 1883-ban, mikor az apja meghalt, ő lett a teljhatalmú

vezérigazgatója ennek a nagy vállalatnak, melyhez a hetvenes évek elején hozzácsatolták a budai közúti vasút hálózatát is. Erős, energikus kézzel fog hozzá Jellinek Henrik a vasút fejlesztéséhez, amelyet szerencsésen kapcsolt össze a telekspekulációval is, úgyhogy a Közúti Vaspályatársaság egyre nőtt, egyre hatalmasabb és gazdagabb lett. A nyolcvanas esztendők végén aztán Jellinek hozzáfogott a vicinálisok építéséhez. Akkor, amikor a zseniális Baross Gábor zónatarifája Magyarországot közelebb hozza Budapesthez: Jellinek vicinálisai Budapest környékét hozzák közelebb a fővároshoz.

1889-ben megalakult a Városi Villamos Vasút s lefektette első sínjét a Teréz körúton. A villamosvasút konkurenciáját nagyon megérezte a lóvasút. Az emberek szívesebben utaztak az elegáns sárga villamoskocsikon, mint a kivénült, barna, lóhúzza kocsikon. Jellinek Henrik azonnal átlátja, hogy a villamosvasút konkurenciáját csak úgy lehet kiparizálni, ha villamosítják a lófejű vasutat is. 1895-ben kétnapos izgalmas vita után aztán a főváros törvényhatósági bizottsága elhatározta a közúti vaspálya villamosítását és újabb negyvennyolc esztendőre szóló koncessziót adott Jellinekéknek. Jellinek Henrik aztán másfél esztendő alatt átépítette a hálózatot és 1897-ben az első közúti villamoskocsi megindulhatott a Ke-repesi úton és egy-két esztendő se telt bele, már legyűrte a hatalmas konkurenciát. A spekulánsok pedig ismét lázasan vásárolták a Közúti-részvényeket, a „Strassenbahn“ kuzusa napról napra emelkedett a tőzsdén; a

Közúti forgalma, pénze, vagyona, hatalma pedig egyre jobban nőtt és 1911-ben, amikor Jellinek Henrik kénytelen volt otthagyni a vezérigazgatói széket, körülbelül 110 millió aranykorona tőke volt beleinvestálva a vállalatba, melynek kocsijai 65 millió kilométert tettek meg egy esztendőben és azonkívül 47 millió aranykorona szabad vagyona volt a Közútinak.

Ezt a nagyarányú fejlődést csak egy olyan hatalmas energiájú és széles látókörű ember tudta keresztülvinni, mint amilyen

Jellinek volt, aki nem ismerte a szentimentalizmust és kíméletlen, rideg üzleti elveit érvényesítette mindenütt, ahova a keze elért. Nem volt népszerű, mert nem is lehetett népszerű. Ő több volt ennél. Fogalom volt, hatalom volt, aki valósággal uralkodott és diktált nemcsak a saját vállalatánál, hanem a tőzsdén és a gazdasági életben is. Még a főváros közgyűlésén is mindig az történt, amit ő akart. Furcsa, zárkózott ember volt, aki minden szeretetét, minden gyengédségét a vállalat számára tartogatta. Jellemző, hogy egész életén át legényember maradt és amikor Krausz Simon 1911-ben itthon és a külföldi pénzpiacokon összevásárolta a részvénytöbbséget és Jellineknek a vállalatától távoznia kellett, visszavonult lipótkörúti palotájába s élete végéig nem tudott megbocsátani nemcsak az ellenfeleinek, akik kitérítették a hatalomból, de nem tudott megbocsátani embertársainak sem, akikkel pedig azelőtt sem tartott barátságot. Haragudott egész Budapestre s az az érzése volt, hogy nagy igazságtalanság történt vele. A rohanó élet és a rohanó emberek azonban hamar elfelejtették a Közúti egykori hatalmasságát, aki 15 év óta visszavonult életét élt; könyveket írt a bankokrácia ellen és olykor-olykor Cenzor álnév alatt egy-egy cikke jelent meg itt-amott, amelyben az adókérdéseket feszegette.

Mikor a főváros megváltotta a villamosvasutakat, azt remélte, hogy őt hívják meg vezetőnek, vagy legalább is kikérlik tanácsait. Azonban sem vezetőnek nem hívták meg, sem a tanácsait nem kérték ki. A régiégek elfelejtették, az új emberek pedig nem ismerték és Jellinek Henrik duzzogva pergette tovább napjait. Olykor-olykor napsugaras időkben el-elment sétálgatni egy-egy mellékúccába, hogy ne találkozzék ismerősökkel s ne kelljen visszaköszönnie azoknak, akiknek a szemében egykor hatalom volt.

Az utolsó esztendőben az öreg úron erővevett a szívhaj és a szíve ölte meg Jellinek Henriket vasárnap este. Beteggyát testvére vették körül, miközben egykor hatalom volt szenderült a másvilágra.