

Kivénült a budai hegyek kígyója

A múlt század hatvanas éveiben egy nemes gróf névszerint Széchenyi Ödön megrendítő tervvel állt az illetékesek elé.

— Olyan járműt kellene csinálni, — mondta biztatóan, — ami minden különösebb fáradtság nélkül felvinné a népeket a

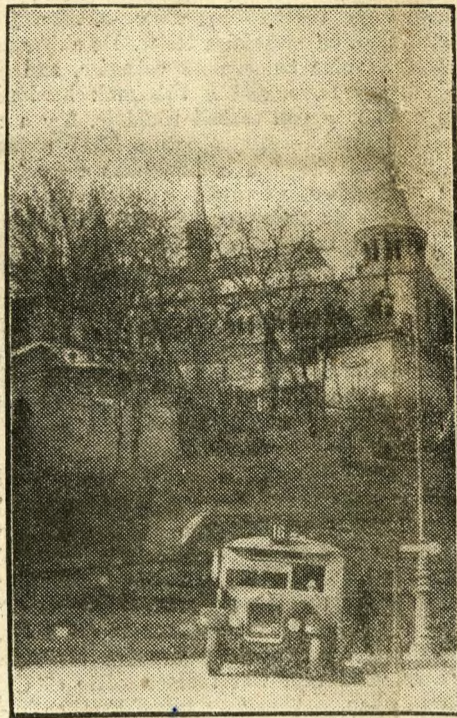
vartatta magát, még akkor sem, mikor már nem hívták sem Budainak, sem Hegypályának, hanem egyszerűen *sikló*nak, amely néven a telivér pesti sohasem értette a hasonló nevű undok hullót, hanem a nemes gróf járművét, mely imhol fáradtság nélkül segítette a hegyre. És bármily csodálatos is az ilyesmi a közlekedési eszközök történetében, valóban mindig a hegyre segítette és sohasem a másvilágra, amint azt egyéb rosszindulatú közlekedési eszközök gyakorta teszik. Aki beleült, az oly nyugodt lehetett úticélja felől, mintha Ábrahám kebelében tette volna meg az utat a Várhegy ormára, vagy viszont. Csak egyetlen egyszer csinált kalamajkát, igaz, hogy akkor kiadósan. Mert akkor azokat a külföldi újságírókat törté pocsékká, akik az ezredéves kiállítás jóhírét voltak hivatva a külföldi sajtóban öregbíteni. Nyilvánvaló, hogy az akkor negyvenes éveiben forduló sikló erősen *sovínyszta* értelmű volt. Az idők folyamán aztán ke-

pedig végképp elkeserítették. Ebben a hangulatban találtam őt, amikor úgyis mint jubiléus, a napokban meglátogattam.

A kivénült kígyó keserűi

— Öcsém, — mondotta a mellözötték keserű mosolyával, — látja ide jut az ember öreg korára. Mindenki a konkurencsallal utazik. Persze, — folytatta gúnyosan, — mert az a hához viszi, meg a másik oldalról hozza huszonnégy vasért, míg én tizenhatért csak felviszem, meg lehozom. Híveimnek több mint fele a konkurencsallal szegődött, úgy hogy délután még pénztárt sem tudok tartani. Képzeld pénztárt! Hát mi-ből éljek akkor én? Mit egyen a gépem, amely még további száz évre is jó lenne? Pedig senki sem mondhatja, hogy nem igyekszem. Mert engem arra is meglehet kérni, hogy tovább dolgozzam. József királyi hereeg úrnál például a napokban estély lesz, megkért hát, hogy dolgozzam éjfélig.

— Hát igen, igen — feleli zavartan az öreg, — de hát az az alkalmazottaimon mult, éppen úgy, mint az egyetlen balesetem is. Mert az én gépem nagyon jó kis gép, noha régi is. Csak hát érzéssel kell kezelni, mint a hegedűt. Akkoriban egy ostoba fütön



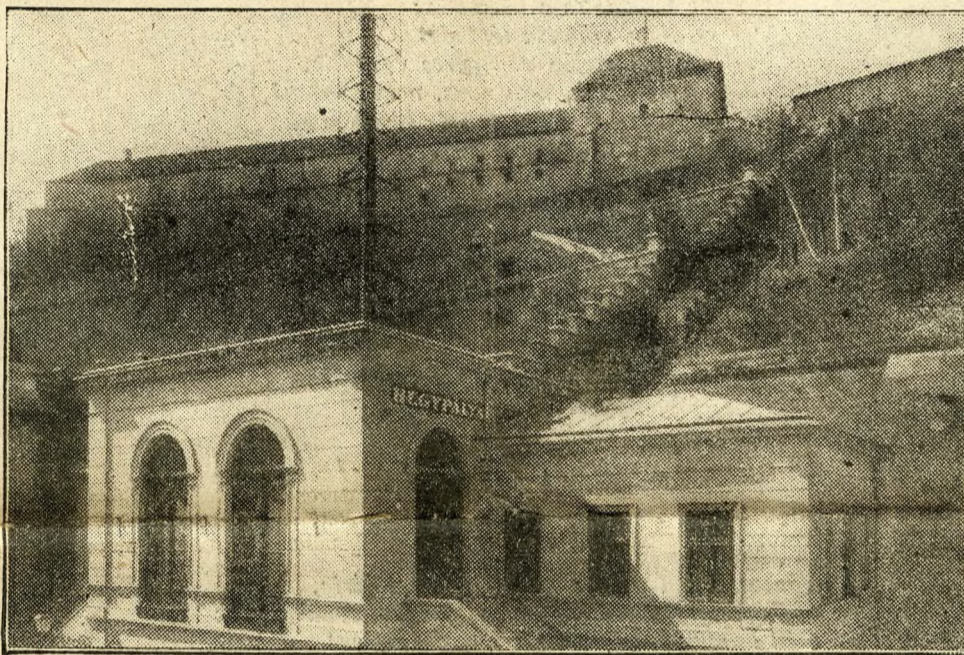
A goromba, de ifjanc konkurencsall a Hunyadi János-úti fordulóban

hegyre. A hegy alatt persze a Várhegyet értette a gróf, minthogy akkor a Sváb- és egyéb hegyeken csakugyan csak svábok laktak, míg a Gellérthegyre csak tűzrakonstáblerek jártak.

Az illetékesek kellő tisztelettel hallgatták a grófot, aztán felsandítottak a hegyre, illő tisztelettel mosolyogtak egy kevéset, végül szörnyülködve csapták össze már akkor is dolgos és fáradhatatlan kezüket. Kideríthetetlen titok ezután, hogy a nemes grófnak miként sikerült az illetékeseket jobb belátásra bírni. Való ellenben, hogy a jármű némi tervezgetések után létrejött és 1860 márciusának 2-án, miként a tábla jelzi „átadott a közforgalomnak” a „Budai Hegypálya”. Kis kocsijai vígan jöttek-mentek, kéménye füstölgött, gépe egy teljesen modern 1859-iki évfolyamú Stephenson-rendszerű német gőzgép derüsen zakatolt.

— Na, — mondták a kitünő polgárok, miközben büszkén lépkedtek a másik Széchenyi építette hídon, — ez már beszéd. A technika, technika, akármit mondanak is a rosszmájuk.

Aztán teltek-multak az évek és ezek során a büszkélkedők, de a fiaik is jórészt, olyan helyre távoztak, ahol már nincs technikai csoda, és nincs hegy, amire fel kell mászni. Ám a Budai Hegypálya nem za-



A hatvanéves budai Hegypálya, más néven sikló alsó állomása, amely ma is ilyen, bár a felette lévő királyi palota már megváltozott (Klöss egykori felvétele)

délye mindjobban lecsendesedett, majd legtöbbször a szó szoros értelmében keserűvé változott.

Ez a mult év őszén történt, amikor a jó öreg budai kígyó egy alkalommal azt vette észre, hogy az eddig nyugodtan továbbmenő tenyeres talpas kék autóbussz merész fordulattal nekirugaszkozik a Hunyadi János-útnak és zavartalanul felfelé pöfög. A sikló elképedt.

— Mi ez? — morogta mérgesen az 1859-iki ultramodern gőzgép — ez a hatvanévi hű szolgálat jutalma?

Ettől fogva az öreg kígyót nehéz sejtelmek kezdték gyötörni. A további események

Hát dolgozom kérem. Pedig az én öreg esontjaimra is ráférne a pihenés. Aztán két és fél percként járok és ha valakinek baja van, beírhatja a panaszkönyvebe. Hát hol van még ilyen rend kérem? Talán az autóbusszról? Mi?

Az öreg kajánul vigyorog. Erre már magam is elmosolyodom:

— Na, na — öregapó, — mondom, mert nem találom korához illő más kifejezést. — Hiszen úgy hallom, hogy kegyelmed sem volt jobb a Deákne vásznánál, amíg nem volt konkurencsall. Hol járt, hol nem és mondják, hogy úgy csinált, mint a külteki mozi, amely csak akkor kezd, ha tele van.



Az öreg sikló rettenthetetlen alkalmazottja, aki más vezényszót, mint „előre”, átmában sem képzel

volt, aki nem volt muzikális. Hát tehetek én erről? Aztán ez is meg fog változni rövidesen. Elektromos leszek, én leszek az egyedüli villany-kígyó Magyarországon. Nagy dolog ez öcsém, ha elgondoljuk, hogy hová tovább én vagyok a budai hegyek egyetlen kígyója.

A legbátrabb emberek

E pillanatban gyanus morgás, csengetés, trombitálás hallatszik. Utasok szállnak a fülkébe, az öregnek vinni kell őket. Viszi is, de előbb még odaszól:

— De azért az alkalmazottaimat ne bántsa, mert ők a világ legbátrabb emberei. Hallja?

Csakugyan harsány lelkes kiáltás hangzik: Előre!

— Na látja, — mondja, — hatvanévi óta mindig csak ezt mondják, hogy előre és sohasem azt, hogy hátra.

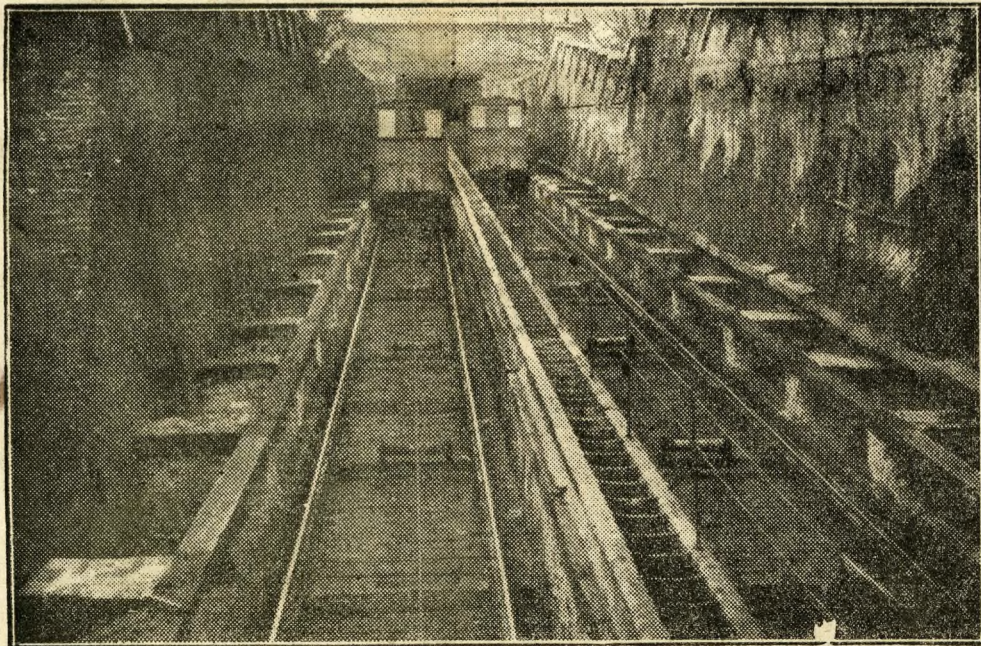
A multon ábrándozva érek ki az Alagút elé, amikor mérges pöfögést hallok.

— Menjen onnan, — pöfög valami gorombán, — mert elgázolom!

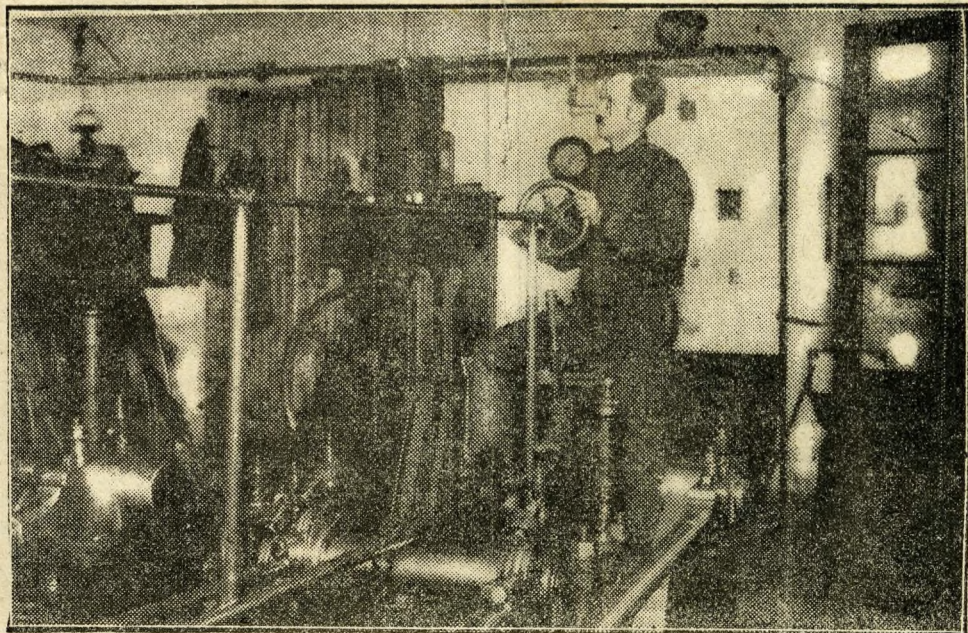
Ijedten nézek hátra, hát a kék autóbussz, a konkurencsall.

Igazra van az öregnek: kutyaa parlagi fráter...

(l. j.)



A kígyó pályája az egymást hatvan éve kergető, de soha el nem érő kocsiakkal



Az 1859-iki építésű gőzgép és muzikális gépmestere