

A PESTI CSIKÁGÓ

Néhány nappal ezelőtt a Keleti pályaudvar személyzete ünnepbe vágta magát, deputációvá alakult és sorba meggratulálta az Államvasutak vezetőit abból az alkalomból, hogy a Keleti pályaudvart épp 50 esztendővel ezelőtt adták át a forgalomnak.

Ocker rózsát ültet

Az ember nehezen hiszi el, hogy a nevezetes esemény óta mindössze ötvenszer változott fel a telet a tavasz: olyan nagyot változott azóta a világ. De bizony nagyot változott Pest is. Megnőtt, megszépült. Mikor a „Keleti“ épült, a mai Baross térnél végződött nemcsak a Kerepesi út, (melyet ma Rákóczi utnak hívunk), hanem ott végződött maga Pest is. A Nagykörútnak akkor még csak a helyét ásták; a Károly köruton lóvasut döcögött és a Debrecen fogadónál a Kerepesi út beleszaladt egy nagy pusztaságba. Ennek a pusztaságnak a közepén épült a nyolcvanas évek elején a „Keleti“ ott, ahol a baromvásár meg a lóvásár volt azelőtt. A Kerepesi út torkolatánál állott a vámsorompó; közel hozzá a „Mezítlábas csárda“. Jobbkéz felől a temető; balkéz felől — az épülő Keleti pályaudvar mögött — pedig haszonbéres földek, majorságok és kertek sorjáltak. Krumpoli, káposzta, kalarábé termett főképen ezeken a földeken. Az a hatalmas terület, melyet ma a Rákóczi út és a Dob ucca; az Erzsébet körut, meg a Rottenbiller ucca kerít be, valamikor az Almásy-család kezén volt. Azoknak a földeknek pedig, amelyeken a Keleti pályaudvar mögött a Csömöri út tájékán a nyolcvanas esztendőben felépült a pesti Csikágó, mindössze 4—5 gazdája volt. Haszonbéres földei voltak arra felé a fővárosnak és óriási területek ura volt a bécsi osztrák Központi Földhitel Bank, meg egy Ocker nevű kertész; de sok telke volt azon a tájékon Cséry Lajosnak és Halász Vincének is. Ezeknek a földeknek a hátán épült fel a „Csikágó“. A telekspekuláció, meg a parcellázás, mint üzlet, a Keleti pályaudvar építésével egyidejűleg virágzott ki Budapesten.

Miképpen nőtt ki a pesti „Csikágó“ a szántóföldekből?

A hetvenes évek elején Amerikából hazajött egy Kauser nevű építész, aki fejébe vette, hogy olcsó telken olcsó lakóházakat épít és a mai „Keleti pályaudvar“ háta megett épített egy egész uccát. Két sorban összesen száz, egymáshoz ragasztott házat. Sokáig Százaház uccának hívták ezt a uccát, amelyet ma Grassalkovich uccának neveznek.

A vállalkozás kifizette magát. Kausernek utánpótlói támadtak és így esett, hogy a Csömöri út mentén néhány esztendő alatt új városrész támadt, a „Csikágó“, melyet azért neveztek így, mert olyan gyorsan épült fel, mint az amerikai Chicago.

Kevéssel azelőtt még hatalmas pusztaság volt ez a vidék. Akkor aztán egy Ocker nevű kertész megvette a nagy pusztaság jó részét. Azt mondják, tíz krajcárt fizetett négyszögöléért. Hatalmas rózsakertet telepített a pusztaság helyére és néhány esztendő múlva a rózsatermelő földeket eladta háztelkeknek; négyszögölét 50—60, meg 80 forintjával. Így kezdődött a hatalmassá dagadt építési láz, amely a millenárius kiállítás után építőkrachhá dagadt.

Váradtól Pozsonyig három hét alatt

De a Keleti pályaudvar születési napja nemcsak a főváros fejlődésében jelentős dátum, hanem a közlekedés történetében is. Az Orient-expressz, meg a Pullmann-kocsi is körülbelül annyi idős, mint a Keleti pályaudvar. És igaz ugyan, hogy közben felfedezték az automobil, meg a repülőgépet, de azért hálátlanság lenne el nem ismernünk a Pullmann-kocsi és az Orient-expressz jelentőségét. Azzal, hogy a közlekedési technika megsarkantyuzta a gyorsaságot, egyúttal megrövidítette a távolságokat. Viszont Pullmann találmánya a kényelemért való küzdelem győzelme. Az utazás bizonyára

szórakoztató volt a régi és a legrégebbi időkben is, de lassú volt és veszélyes. Főképpen pedig fáradtságos volt. A lassúságára nagyon jellemző, hogy mikor III. Károly császár 1711-ben haza igyekezett Spanyolországból, hogy elfoglalja itthon a császári trónt: szeptember 27-én ült hajóra és 1712 január 25-én ért Bécsbe. Szóval pont négy hónapig tartott ez az utazás. Április 3-ra hívta össze a koronázó országgyűlést Pozsonyba, de a karok és rendek a rossz utak miatt olyan elkésve érkeztek, hogy csak május 3-án lehetett megtartani az országgyűlést. A bihari bandérium utazása Váradról Pozsonyba három hétig tartott.

Akinek magának nem volt fogatja; postakocsin, delizáncon, vagy fuvaros gazdák gyorsszekegérén utazott a régi időkben. Az urak persze hintón utaztak akkor is. Takáts Sándor írja, hogy Harruckern György báró, Békésvármegye ura és főispánja, nyolckilenc nagy, üveges batáron utazott Pestről Gyulára. Minden kocsi elé 8—10 ló volt fogva, melyeket útközben folyton váltogattak friss fogatokkal. 1758-ban a Harruckern-család Bécstől Gyuláig, onnan Nagykárolyba utazott meglátogatni Károlyiékát. Károlyból aztán megint visszatértek Bécsbe. A familiát ez útjában összesen 3064 ló szolgálta. De ebben a számban nincsen benne a csatlósokat és a bagázsát cipelő szekerek lova.

Széchenyi Londonban

Hogy az utazás kényelmén sokat törte a fejét Széchenyi István is, mutatja, hogy végül olyan üveges hintót fundált ki, melyben utazás közben feküdni és olvasni is lehet. És hogy a kényelmi és egészségügyi dolgok iránt mennyire érdeke volt Széchenyinek, abból is kitetszik, hogy híres angliai utazása alkalmával Londonból két modern találmány ötletét hozta magával. Az egyik a lyukacsos, duplafenekű szappantartó, melynek az a fortélya, hogy a szappanról lecsepeg a víz és a szappan majdnem száraz marad. A másik angol találmány pedig, amit cenki birtokán meg akart valósítani, a W. C.

Az első pesti vasúton 1846-ban indult meg a gőzmasina és ezt a vívmányt kitörő örömmel ünnepelte az egész ország. Petőfi Sándor verset írt róla. Pedig sejthetjük, hogy kényelem tekintetében sok kívánni valót hagyhattak maguk után az akkori vasúti kocsik, aminthogy még a háborúelőtről is emlékezünk olyan „szárnyvonalakra“, amelyeken szeliden szólva a vasúti kocsik nem állottak „hívatusuk magaslatán“. Azt mondják, hogy a vasúti kocsiban a folyosó-rendszer Kossuth Lajos Tivadar az olasz vasúti igazgatója alkalmazta legelőször. De még a folyosós vasúti kocsi is milyen messze van attól a kocsitípustól, amelyet Pullmann fundált ki. A Pullmannvonatok már jóformán szállodákat cipelnek magukkal, étkezőkkel, hálószobákkal, telefontal, mosdókkal és fürdőekkel. Ilyen kocsikban aztán igazán passzió az utazás.

Pedig mi tagadás, még a háború előtt nálunk is, de a mosolygó egü Itália szárnyvonalain is, közlekedtek olyan kezdetleges vasúti kocsik, amelyeken az ülőpadokon kívül semmi sem volt, ami a kényelmet szolgálja. Persze híre-hamva sem volt a vonat berendezései között a technika ama vívmányainak, melyek annyira megragadták Londonban a nagy Széchenyi érdeklődését. Valóságos börtöncellák voltak ezek a kis olasz vasúti szakaszok, ahová a kalauz bezárja az utast és csak akkor engedi ki, mikor a kis prűszkölő masina célhoz ért. Ha nagyon messzire esett a végállomás, egyik-másik közbeeső állomásonál öt-ötperces pihenőket tartott a vicinális. I en pihenőállomáson volt aztán sietés, rohanás. Az utasok egy-kettőre ellepték az éttermet.

Partenza

Egy kis társaságban, ahol ezekről a kedves, régi olaszországi utazásokról esett szó, elmesélte valaki, hogy mennyi ügyel-bajjal derével és mulatsággal ment egy ilyen vicinális utazás.

RÁDIO
KESZÜLÉKEK
ÉS ALKATRÉSZEK
LEGELŐNYÖSEBBEN:
Barta és Társa
FŐSZÉK: VI., PODMANICZKY-UTCA 39.
Fiókházlet: VII., RÁKÓCZI-UT 38.
(Nagydiófa-utca sarok)
Képes árjegyzékünk díjtalan!

Genova felé igyekeztünk a vicinálison — beszél a mi emberünk. — Az út hosszú volt, a kánikula tűrhetetlen. Étlen-szomjan és türelmetlenül vártuk, hogy vége legyen az utazás gyönyöreinek. Egyszerre a mozdony fűtten, a kis vonat egy közbeeső állomáson pihenőt tartott. Arra való az ilyen, hogy az utas is, a lokomotív is kifújhassa magát kissé. A menetrend nyolc perces pihenőt engedélyezett, de a régi időkben még kedélyesen intézték el az ilyesmit az olasz szárnyvonalakon és ha kellett; a vonat állott tovább is. Az idő akkoriban még nem volt mindenütt olyan drága, mint most. Elég az hozzá, hogy a vonat megállt. Az utasok egy része megrohanta a vendéglőt. A vonat vár, vár. Az idő múlik, az udvarias kalauz a bilétalyukasztójával megkopogtatja a vendéglő ajtaját:

— Sietni, uraim! Sietni! Indulunk!

Mindenki elfoglalja helyét a kis kocsicellákban. De mi a szösz? Úgy látszik, valaki még hiányzik.

— No, várunk még egy percig! — mondja a kalauz.

És várnak. Várunk egy percet; várunk még két percet. Az utas nem jön. A masinista türelmetlen. Az utasok is türelmetlenek. Kidugják a fejüket a keskeny ablakon. Találgatják, hogy vajjon ki lehet és hol lehet az a késedelmeskedő. Várunk még egy percig. Ennek már fele se vára.

A kalauz a bilétalyukasztójával megzörgetti a vasúti vendéglő ajtaját és idegesen beszél:

— Partenza! Signore! — Indulás!

Végre kinyílik a vendéglő ajtaja és lassan, kényelmesen kilép rajta egy kis pocakos ember.

— Endlich! — szalad ki a türelmetlenség az egyik utas száján.

Mindenki odanéz. A pocakos tempósan gombolgatja mellényét.

A kalauz nekitámad.

— De uram! Sietni!... Partenza! — szól rá dühösen.

A kis ember rábámul.

— Minek siessek?!

— Mert indulunk! Lemarad! Már egy negyedórája várunk önre!

— De hisz én nem akarok utazni! — mondja a kis köpcös...

Az utasok nevetnek. A kalauz felemeli a jobb karját. A lokomotív fűtten, prűszköl, köpi a füstöt és aztán lassan megindul a vicinális...

Pásztor Mihály