



## Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Oszálvázás

385. 85

Szerző: .....

Cím: A „Közuti” jubilál.

Hely

Idő  
"1865/1915"

Személy

Forrás: Világ

Bp.

1915 IV. 4.

Helyszám

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

### A „Közuti” jubilál

A „Közuti” jubilál; a Budapesti Közuti Vaspálya Társaság most hívta össze ötvenedik közgyűlését. Más, nyugalmasabb időben ez a jubileum nagyobb zajt csapna és bizonyosan ünneppé avatnák a nevezetes évfordulót, de most... Kinek van kedve most ünnepelni? A türelmetlen idő nesztelenül suhan el a nevezetes évforduló mellett.

Ebből az egész jubileumból bennünket is tulajdonképpen nem maga a „Közuti” érdekel, hanem a múltja. Az az elmúlt ötven esztendő érdekel bennünket, melynek a története: Budapest születésének, ifjúságának, küzdelmeinek és nagygyá levésének a története. Érdekes és küzdelmes esztendők voltak Budapest ifjúságának évei. Ezelőtt ötven esztendővel bizony még szegényebb és szerényebb volt a mi fővárosunk; nem voltak pléhkupolás palotái; nem volt Andrassy-utja és nem volt körútja. Az utcáin nem robogtak végig a villamos vasutak és az autók; sőt még lóvasutja sem volt ennek a mi hatalmas, ragyogó, szép fővárosunknak. És mikor az Országuton (a mai Múzeum-körút, Károly-körút és Vilmos császár-ut) végigsétáltak az első lóvasuti kocsik, melynek elején a kocsis, harsány dudaszóval riasztgatta a járókelőket: — tessék elhinni, — hogy ezzel a dudaszóval kezdődött meg ebben a városban a fejlődés evolúciója. Mikor a lóvasut megindult, az első esztendőben (1867-ben) 905.957 embert szállított, ma pedig a Közuti vasut egymaga körülbelül százharmincmillió embert szállít. Ha pedig hozzávesszük a többi közlekedési alkalma-

tosságokat is: a Városi vasutat, az omnibuszt a siklót, a csavargózást, meg a lokális személyszállítással foglalkozó hajóvállalatok személyforgalmát, akkor kétszázharmincmilliónál többre rug Budapest személyforgalma. Ennek a két számnak a differenciája adja annak a nagyszerű evolúciónak a mértékét, amelyet ez a három kisvárosból született nagyváros az utolsó ötven esztendő alatt ért meg. Ez a forgalom együtt gyarapodott a várossal: kifejlesztette a szükség és a célszerűség. Eppen ezért ennek a nagy fejlődésnek nincs érdekesebb, beszédesebb magyarázója, mint a forgalomnak ötven esztendőről való statisztikája. A fejlődés minden fázisát visszatükrözi ez a statisztika. A rossz idők és a jó idők; a gazdasági fellendülések és válságok mind-mind nyomot hagytak ezen a statisztikán. És szinte megható megfigyelni, hogy a kényelmes járási lóvasutat mint szorítja ki a fürgébb járási villamos vasut; mint nő a forgalom, mint terjeszkedik abban a mértékben, amint nő a népesség, terjeszkedik és gazdagszik a város; sokasodnak a paloták és tünedeznek az utcáról a régi idők békés nyugalma, hogy helyet adjon egy napról-napra idegesebb, lármásabb sietősebb nagyvárosi életnek. A három várost, amelyet negyvenkét esztendővel ezelőtt még csak egy azóta elavult törvénycikk fűzött igen lazán össze, ma hatalmas színhálózat láncolja egy várossá és ez a színhálózat: Budapest acélból való véreire. Ezek viszik, közvetítik a város vérkeringését. A múltban igen gyakran ezek a sinek irányították ennek a városnak a fejlődését. Halott városrészekbe pezsgő életet vittek és elősegítették az ipar és kereskedelem megerősödését. Akárhányszor pusztá vidékeket foglalt le a haladásnak a sin és az ujonnan lerakott sinek

mentén emeletes paloták, új városrészek támadtak olyan területeken, amelyeken tegnap még szántottak. Ez a nagy átalakulás, ez a nagyszerű evolúció akkor kezdődött, amikor az első lóvasuti kocsi megindult a még akkor Széna-térnek nevezett Calvin-térről; mert a Calvin-térről indult meg a „Közuti”, hogy ötven esztendő alatt szinte amerikai méretekben fejlődjen. Nagyon érdekes, hogy mint született meg a lóvasut és mint lett sok-sok milliót érő vállalat? Nagyon érdekes, hogy miképpen támadt, kinek jutott eszébe, hogy meg kell csinálni? Kié volt a lóvasut-idea és miképpen csinálódott meg? Az a nagyszerű idea, hogy lóvasutat kell építeni Pesten: egy kis zsidó tanítónak, Jellinek Mórnak az agyában született meg. Jellinek aztán keresett az ideájához megfelelő embereket és hatalmasságokat, akik-

nek a pénzével és hatalmával meg is tudja csinálni azt, amit olyan nagyszerűen kidolgozott. Először is gróf Károlyi Sándort nyerte meg az ügynek. Károlyi egyik leghatalmasabb és leggazdagabb magnása volt már akkoriban is az országnak. Károlyi Sándoré volt például az egész Ujpest. Ujpest azonban akkoriban inkább hatalmas homokszivatag volt, mint város. Jellinek épp erre a körülményre bázisozta a számítását. Azt kérdezte Károlyitól, hogy akarja-e, hogy az ujpesti homokbuckás földek értéke megfizesszereződjenek? Már hogyne akarta volna; persze, hogy akarta. Jellinek Mór aztán megmagyarázta, hogy ezt a horribilis értékelkedést igen könnyű módon meg lehet csinálni. Mindössze az kell, hogy Ujpestet sinekkel hozzá kell kötni Pest-

hez. Lóvasutat kell építeni. Károlyi menten átlátja az idea nagyszerűségét és azonnal kötélnék is állott. 1864 végén a budai magyar királyi helytartótanács tárgyalás alá is vette gróf Károlyi és társainak ajánlatát. A helytartótanács eleinte csak kísérletképpen akarta megengedni a vasutépítést. Végre is azonban Károlyiék mégis megkapták a koncessziót. A részvénytársaság megalakult 220.000 frt részvénytőkével. A „Közuti“-vonalat a mai Calvin-tértől a Váci-úton végig Ujpest határáig építették ki, még pedig egy vágánnyal. 1866 augusztus 1-én indult meg a forgalom. Az üzemet bérelt lovakkal bonyolították le. Pest városa 40 esztendő koncessziót adott a vállalatnak és a koncesszió ellenértéke mindössze az volt, hogy a negyven esztendő elteltével Pest városáé lett volna a vasut. Az uri jog elismeréseül évente egy cs. és kir. aranyat fizetett a városnak a vasuttársaság. A díjszabásról szó sincs az első koncessziós levélben. A vasut nagyszerűen prosperált, annyira, hogy 1869-ben már 30 százalék osztalékot (részvényenkint 60 forintot) fizetett a vállalat.

Közben a budai oldalon egy másik lóvasuttársaság alakult. Budán meg gróf Festetich Béla volt a koncesszió tulajdonos. A budaiak vasutja a budai Lánchidfőtől Óbudára és a katonai élelmezési raktártól a Zugligetbe közlekedett. Hosszas tárgyalás után Károlyiék 110.000 forintért megvásárolták a budai társaság vasutját és egyesítették a két vasutat. 1889-ben új konkurrens támadt a lóvasutnak, a *Villamos Városi Vasut*. A Villamos Városi Vasut konkurrenciája arra készítette a Közuti vezetőséget, hogy a lóvasutat is alakítsa át villamos hajtóerőre. 1897-ben indultak meg a

Közuti villamos kocsijai és ennek az atalaki-  
tásnak a következése, hogy a Közuti személy-  
forgalma félelmes tempóban kezdett emel-  
kedni. 1867-ben még csak 905.957 utast száll-  
ított a Közuti, a mult évben már csaknem  
130 millió utast. 1867-ben 215.900 korona be-  
vétele volt személyszállításokból a vállalatnak,  
most már több mint tizennyolc millió korona  
bevétele van a Közutinak a személyszállításból,  
ezenkívül a vicinálisai, telkei, házaí és érték-  
papirjai is több, mint 5 millió koronát hajta-  
nak évenként. 1865-ben 220.000 *forint* volt a  
vállalat alaptőkéje, ma pedig több, mint nyolc-  
vanhat millió korona van beruházva a válla-  
latba, a „Közuti“ szabad vagyona pedig, amely  
az 1912. évi mérleg szerint 57 millió koronát  
ért, szakértők véleménye szerint többet ér  
nyolcvan millió koronánál. Ötven esztendővel  
ezelőtt az uri jog elismeréseül évenként egy-  
egy cs. és kir. aranyat adott a vasutársaság  
a fővárosnak, most csaknem kétmillió korona  
az az összeg, amelyet részesedés címén a Közuti  
a fővárosnak fizet.

Ötven esztendő fejlődése, gyarapodása  
van megírva ezekben a hatalmassá nőtt szá-  
mokban. Számok és dátumok tartják ennek  
az elmúlt ötven esztendőnek a történetét. Min-  
den szám és minden dátum egy-egy mértföld-  
mutatója, egy-egy etape-ja a városfejlődésnek.  
Ennek a fejlődésnek a tempóját pedig mindig  
a konjunkturák szabták meg. A gazdasági fel-  
lendülések és válságok; az építési láz és az  
építési krach; a lakásinségek és lakásdrágasá-  
gok; a bevándorlás mértéke és a zónatarifa;  
a kültelkek fejlődése és a környék népességé-  
nek gyarapodása: mind-mind fontos szerepet  
játszottak a forgalom kialakulásában. Egy  
félszázadnak kellett elmulnia, amíg a „Közuti“  
forgalma százharminc millió főnyire emelke-