

244

VIII.2. 20 h

SAJTÓFIGYELŐ

RÁDIÓ

„KOSSUTH”-ADÓ

Végül Szataári Ilona és Szabó Zsigmond néhány történetet mond el egy aug. 13-án nyíló kiállítás anyagából. A régi-régi határkö esőmesta feliratait böngészi a riporter itt Kispest határában. Egyik oldalán évszám áll, 1738. A másik oldalán szöveges bevésés - Pusztaszentlőrinc. Ha pár évvel ezelőtt megállt itt az utazó, hogy körülnézzen, bizony nem látott itt egyebet a százasos fenyőknél, tölgyeknél, topolyáknál, nádasölelte mocsaras tavaknál és homokbuckáknál. 15 évvel később ugyanitt négyszögülneként 80 krajcárért már házhelyet lehetett vásárolni, a tulnótt Pest elkülölte ide első honfoglalóit. - Ki ne ismerné főváros szerte a Gődör éttermet, mely valaha az ötödik ház volt, Kispest őskorában. 1871. július havának 11. napján a derék polgárok forradalmi tette szánták el magukat, gyűlést tartottak, ahol kimondták, hogy elszakadnav Vecséstől, ahova eddig tartoztak és Kispest néven községgé alakulnak, amelyről a vármegye csak két évvel később vett tudomást. Azért 85 esztendőse most Kispest. Álljunk meg 5 percre a Vörösi október ruhagyár mellett a Híd- és vasútépítő vállalat kapujában is.

Ehelyen rakták le az első kispesti gyár alapjait pontosan 78 évvel ezelőtt. Ez a gyár Hies János kátránygyára húzta ki a csávából a kontinens első földalatti vasutját. A krónikák szerint a millenáris esztendőben a budapesti földalatti munkálatainál már majdnem minden talpalatnyi helyen kistepesti kéz dolgozott. Igen ám, de az Oktogontól az Állatkertig óriási akadályokkal kellett megküzdeni, a minduntalan feltörő melegvizforrások miatt. Ugyhogy az építkezés már-már kilátástalanná vált és ekkor jelentkezett a kiscesten szerényen működő Hies János aszfalt és vegyészeti kátránytermékek gyára. A szigetelést el merete vállalni annak ellenére, hogy ilyen munkát a kontinensen még senki sem végzett. Közmegelegedésre a földalatti vasut egész szigetelése a kitűzött időre készen is lett. - Micsoda forgalom van itt a Vöröshadsereg utján. Egymásután érkeznek a buszok, villamosok vágatnak, Pannóniák robognak. Bezzeg az első kistepesti települők gyalogszerrel jártak be pesti, budai munkahelyükre. De ráuntak és 1862-ben szerződést kötöttek Szakács Károly társaskocsi tulajdonossal, aki naponta 9 és 11 óra között ki- és beszállította az utasokat fejenként 20 krajcárért. Ez viszont nem elégítette ki a jámbor iparosokat és még ebben az évben Sámsoni Nagy István és Magyar István kovácsmester is felesapott személyfuvarozónak. Legnagyobb tökélyre Sámson gazda vitte. Hig száraz volt az ut, elkecogott valahogy, de az őszi esők idején az utasoknak kellett kimenteni a kocsit s a lovat, mert csak 1895-ben építették meg Kiscesten az első makadám utat. De ezt Sámson gazdas jobbsorsra érdemes gebéje már nem érthette meg. - A nyári napfényt vakítóan verik vissza a kistepesti élmunkás telep emeletes, modern háza. Ki hinné, hogy hajdanában itt húzódott a hírhedt Cséri-telep és a büdös-árok, amely a nagy munkanélküliségek idején nehéz, keserves kenyeret jelentett a guberálásra kényszerülő szegény embereknek. Ritka ravasz üzletember volt az ifj. Cséri Lajos, a szemétből aranybányát éreztett magának. 1892-ben birtokának széléig iparvasutat építtetett és vagonenként 2 forint 50 krajcárért elvállalta, hogy kistárlítja a fővárosból a háziszemetet, a piaci hulladékot, a trágyát.

A szeméttelenen meghányták a szenéthegeket a rongyot rostálók, százával melegedtek a vagonokból kidobált még forró salak mellett és a guberált koszból még vámot kellett adni az előljárásának. Kispest nem ismeri többé a Cséri-telepet. - Mig az emberek megöregedtek, addig Kispest kiépült, fiatal lett. Az utcák üzletsorai dus kincseket kínálnak. Az Álmos utcától a családi házak kertjében munkások élvezik a nyár örömeit. A hatalmas gyárak zümmögése éjjel-nappal körülfonja az itteni életet s a pipáló kémények égre rajzolták jeleiket s a kispesti vén fák suttognak néha öregségről.