

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

385.85



Szerző:

Cím: **A Közuti**

Forrás: **Világ**

3p. (Hely) **1922. II. 4.** (Idő) (Köt. v. füz.) (Oldal)

Hely:
Idő: **"1922"**
Személy:
Helyszám:

A „Közuti“

Komoly városközi utak ülik körül a zöld asztalt és tanácskoznak a Közuti vasut megváltásáról. Arról van szó, hogy az új év első napjától kezdve a főváros már a maga vasutján akarja fuvarozni a maga lakosságát. A Közuti vasut tehát végleg beleolvad az Egyesített Villamos Városi Vasutba és gondja, haszna egyaránt a városé lesz.

Akár mennyire is eltompította lelkünk fogékonyságát a multak iránt a sok csalódás és a sok haszontalan küzdelem: mégis nehéz meg nem emlékezni a Közuti multjáról; arról az időről, amikor a Közuti még fiatal volt és igénytelen; pátriarkális volt és lovak húzták. Ezek a lovak végigcipeltek a Közutit Budapest renaissance-korán; fellendülésének és nagyválvésésének változatokban gazdag, regénybeillő történelén. Két esztendővel a kiegyezés előtt kezdte meg csodálatos pályafutását a Közuti; és szinte megható megvigyázni, hogy amint mulik az idő és egymásra következnek az évek: a kényelmes járásu lóvasutat mint szorítja ki Budapest utcáiról a fürgébb villamos vasut; s mint nő a forgalom, mint terjeszkedik, abban a tempóban, amint nő a népesség, terjeszkedik a város; sokasodnak a paloták és tünedezik az utcáiról a régi idők békés nyugodalma, hogy helyet adjon egy napról-napra idege-sebb, lármásabb, és sietősebb nagy városi életnek.

A három testvér-várost, Pestet, Budát és Óbudát, melyet most ötven esztendeje még csak egy néhány paragrafusból álló törvény fűzött igazán lazán össze: ma hatalmas színház láncolja egy várossá, és ez a színház: Budapest acélból való véreire. Ezek viszik, közvetítik a város vérkeringését. A multban 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 hatalmának a sin, és az ujonnan lerakott sinek mentén emeltes paloták, új városrészek támadtak olyan területeken, amelyeken tegnap még szántottak.

Ötven évvel ezelőtt még jóformán teljesen külön kisvárosi életet élt a három testvér-város: Pest, Buda és Óbuda. Sokáig a Lánchíd volt az egyetlen kapcsolat Pestet és Budát összekötötte. Aztán jött a csavarós, meg a lóvasut. A lóvasut volt az első pánt, amely nemcsak Budát, de Óbudát, Ujpestet és Kőbányát is közelebb hozta Pesthez. És ez a lóvasut, ez volt a mai villamos „Közuti“ apja.

Hogy született meg a „Közuti“ s mint lett sok-sok milliót érő vállalat? Egy kis zsidó tanítóból lett gabonakereskedő, meg egy mágnás kellett: Jellinek Mór, meg gróf Károlyi Sándor. Károlynak óriási telkei voltak Ujpesten; Jellineknek meg öltetei voltak. Károlyi Sándoré volt az egész földterület, amelyen ma Ujpest áll, de még akkor bizony csak a nyoma volt meg Ujpestnek. Jellinek Mór elment a gazdag, a hatalmas és befolyásos Károlyi Sándorhoz és megkérdezte tőle, hogy akarja-e, hogy az upesti telkek négszeresét, ötszörösét érjék annak, mint amennyit megérnek? Hogyne akarta volna. Egyszerű a módja, — mondta Jellinek — Ujpestet lóvasutal össze kell kapcsolni Pesttel. Az idea tetszett. Megkezdődtek a hatósági tárgyalások a budai magyar királyi helytartótanács vezetőségével és végre is a császári és királyi kereskedelmi és közgazdasági miniszterium megadta hozzájárulását, hogy gróf Károlyi Sándor és társai a Széna-térről (a mai Calvin-tér) az Országúton (Museum-körút, Károly-körút és Váci-körút) a Váci-úton végig Ujpest határáig lóvasut vasutat építsenek. A koncesszió negyven esztendőre szólott. A viteldíjat 1¼ mérföldre úgy állapították meg, hogy az első osztályon 20 krajcárt, a második osztályon 15 krajcárt és a harmadik osztályon 10 krajcárt kell fizetni. „Pesti Közuti Vaspálya-Társaság“ címen, 220.000 forint részvénytőkével megszületett a részvénytársaság is, melynek igazgatóságába gróf Károlyi Sándort, Hollán Ernőt, Cséry Lajost, Gschwindt Mihályt, Hajós Józsefet, Kéler Sándort, Koppály Frigyeset, Mannó Istvánt, Perger Ignácot és Vogel Pétert választották be. A vállalat kereskedelmi igazgatója pedig Jellinek Mór lett. Az uri jog elismeréséül évente egy darab cs. és kir. aranyat fizettek a városnak.

1866 augusztus elsején indult el első útjára a lóvas Közuti. Pályája egyvágányos volt és a bárkaszerű kocsikat bérelt lovak húzták. Az első napi bevétel 130 forint volt és az első évi osztalék 40 forint. 1867-ben már átlag 2482 utast szállított naponta a lóvasut.

A pesti lóvasut dicsőségét hamar megirigyelték a budaiak és így született meg 1867-ben a Budai Közuti Vaspálya-Társaság, melyre a m. kir. közmunka és közlekedésügyi miniszter gróf Festetics Bélának és három társának adott koncessziót, hogy a budai Lánchíd-főtől Óbudára és a katonai élelmezési raktártól kiágazólag a Zugligetbe lóvasut vasutat építsenek. A budai konkurrens lóvasutnak meglehetősen rosszul ment a dolga. A budai ember akkoriban még gyalog járt. Ez

volt az egyik szenvedélye és ennek a szenvedélynek az óbudai lóvasut itta meg a levét. Végre is a budai lóvasutat elnyelte a pesti lóvasut. Jellinekék egyszerűen megvásárolták szőröstől bőrostól a budai Közutit; 1879-ben a Margit-hidon keresztül összekötötték a két hálózatot és a későbbi villamos Közuti hálózatának ez volt a bázisa.

1882-ben meghalt Jellinek Mór és fia, Jellinek Henrik vette át a Közuti dirigálását. Jellinek Henrikkel aztán új korszak kezdődik a Közuti életében. Jellinek Henrik amerikai szabásu ember volt, aki nagyszerűen ki tudta használni a „Közuti“ számára azokat az érvényesülési alkalmakat, amelyeket egy szinte amerikai tempóban fejlődő város nyújtott. A Közuti, mely pontosan fizette évenként a fővárosnak az uri jog elismeréseül a cs. kir. aranyat, nemcsak busás jövedelmet hajtott a részvényeseinek, hanem azonkívül komoly hatalom lett. Hatalom a fórumon, hatalom a fővárossal szemben és ennek a hatalomnak Jellinek Henrik volt a letéteményese. Jellinek nem volt népszerű ember, tulságosan ridegnek tartották, sokkal inkább hiányzott belőle a szentimentális hajlam, sokkal inkább üzletember volt, minthogy népszerűvé válhatott volna. Népszerűtlensége lassacskán ráragadt a vasutra is, amelyet igazgatott. Ötven esztendeig szidta a budapesti ember a Közutit, és ez a sok szidás szinte már-már népszerűvé tette ezt a fuvarozási alkalmatosságot, mely olykor-olykor nagyon is provokálta a kritikát.

Jellinek üzleti sikereinek különben az volt a nagy titka, hogy megérezte a fejlődést, meglátta a jövőt és a környékbeli községeket egymásután kapcsolta össze a fővárossal. 1836-ban egymásután építette meg a soroksári, a cinkotai, a szentendrei és a haraszti vicinálisokat; szinte akaratlanul is gondoskodván róla, hogy ha majd egyszer lejár a Közuti koncessziója és a részvényesektől elveszik a Közuti vasutat: megmaradjon a vicinális, amely osztalékot hajt. 1889-ig szinte küzdelem nélkül aratta sikereit Jellinek. 1889-ben kapta a lóvasut az első komoly csapást, amikor a főváros és a kereskedelmi miniszter Balázs Mórnak, illetve a Villamos Városi Vasutnak adott koncessziót arra, hogy a Belső körúton, a Stáció-utcán és a pesti Duna-parton vasutat építsen. Az új vasutat már nem ló húzta, hanem villamos erő hajtotta és a villamos vasut olyan erős konkurrenciát kezdett csinálni a lóvasutnak, hogy 1892-ben Jellinek Henrik már-már arról kezdett tárgyalni Balázs-zsal, hogy nem venné-e meg a lóvasutat. Balázs Mór nem akart megvenni és így nem volt más hátra, mint

hogy a lóvasutat is villanyerőre kellett átalakítani. 1895-ben két napig tartó közgyűlési heves harc után adta meg a főváros törvényhatósági bizottsága a Közutinak a jogot arra, hogy a lóvasutat villamos vasutá alakíthassa át. Egyuttal ötven esztendőre szóló koncessziót is adott a Közutinak azzal a kikötéssel, hogy az első huszonöt esztendő eltelté után a főváros megválthatja a vasutat. Ez az első 25 esztendő a jövő év első napján telik le.

Ez a huszonöt esztendő nagyon mozgalmas volt; hosszú évek története jóformán egyébből sem állott, mint a „barna“ kocsik és a „sárga“ kocsik háborujából. A barna kocsik direktora *Jellinek* volt, a sárga kocsiké *Hüvös József*. Mind a kettő kemény legény, és félelmetes ellenfél. *Jellinek* mögött a Kereskedelmi Bank és a lipótvárosi városatyák, *Hüvös* mögött pedig az Angol-Osztrák Bank és a józsefvárosi városatyák állottak. A harc jóformán csak akkor ért véget, amikor *Jellinek* Henrik átengedte helyét a Közutinál *Sándor Pálnak*; a Villamos Városi Vasut részvénytöbbségét pedig megvette a főváros.

Jellinek üzleti politikájából tökéletesen hiányzott a szentimentalizmus. Neki csak egy célja volt, hogy a Közuti minél nagyobb vagyont gyűjtsön annak a révén, hogy Budapest egyre nő, egyre szépül és lakóinak száma egyre gyarapszik. A lakosság gyarapodásának a progressziója volt a Közuti üzletének a bázisa és perspektívája. *Jellinek* ezt a bázist és ezt a perspektívát nagyszerűen eszkomptálta a sűrű részvény-kibocsátásokkal, amelyeket nagy ázsíóval plaszirozott. Ugy, hogy akkoriban valaki nem minden malicia nélkül jegyezte meg, hogy a „Közuti“ főüzlete a részvény- és kölesönkötvény-emittálás; mellékesen azonban utaszállítással is foglalkozik. Ennek a politikának az eredménye, hogy a Közuti az 1917. évi mérleg szerint 365 millió névleges részvénytőke mellett 91.6 millió koronát ruházott be a vállalatba, de a kibocsátások felpénznyereségeiből 69 millió koronát tett félre. Ezt a 69 millió koronát, amelyet bennfentesek már 1917-ben százmillió koronánál is jóval többre taksáltak, telkeket vásárolt, házakat épített a Közuti, és ebből a pénzből meg nagyértékű villamos vasutait és kistársulat-gyárát.

Most pedig megváltja a főváros a Közutit, amely 1917-ben már 195 millió embert szállított, az idén pedig alig haladja meg a százmilliót a szállított személyek száma. 1917-ben 27.9 millió korona volt a Közuti bevétele, ma pedig meghaladja az egymilliárdot az Egyesített vasutak bevétele. A villamos vasutak igazgatósága mégis fel akarja emelni a tarifát, mert egymilliárdnyi bevételnél sem találja meg számadását. 1917-ben egy-egy utasra 13.392 fillér jutott a bevételekből és 13.229 fillér jutott a kiadásokból, úgy hogy a 0.163 fillér, más szóval egyhatod fillér hasznon maradt minden utason és a Közuti mégsem fizetett rá az üzletre. Ma pedig egymilliárd nem elég hozzá, hogy az Egyesített Vasutak nyereséget tegyen félre, mert több mint egy fél-milliárdot a személyzetre, csaknem egynegyedmilliárdot költ szénre és az a negyedmilliárd, ami ezenfelül megmarad: nem elég a vasutak.

A börzén sem népszerű ma már a tőzsde híres „játékpapírja“, a „Közuti“, amelyen valaha vagyonoakat lehetett veszteni. Ezer koronán áll már időtlen idők óta.

— Nincs többé fantáziája! — mondta róla melankólikus hangon egy börziáner.

A jövő év első napján pedig megváltja a főváros a Közutit, mely amikor elindult diadalmas utjára: még lóvasut volt. Tülkölt a kalauz, amikor elindította. Ez a lóvasut végig döcögött Budapest fejlődésének minden fázisán. Mikor a lovak elfáradtak, villanyt fogtak a kocsiba. Ezek a kocsik együtt haladtak a város fejlődésével, hol döcögve, hol rohogva. És a jövő év elsején megváltja a Közutit a város.