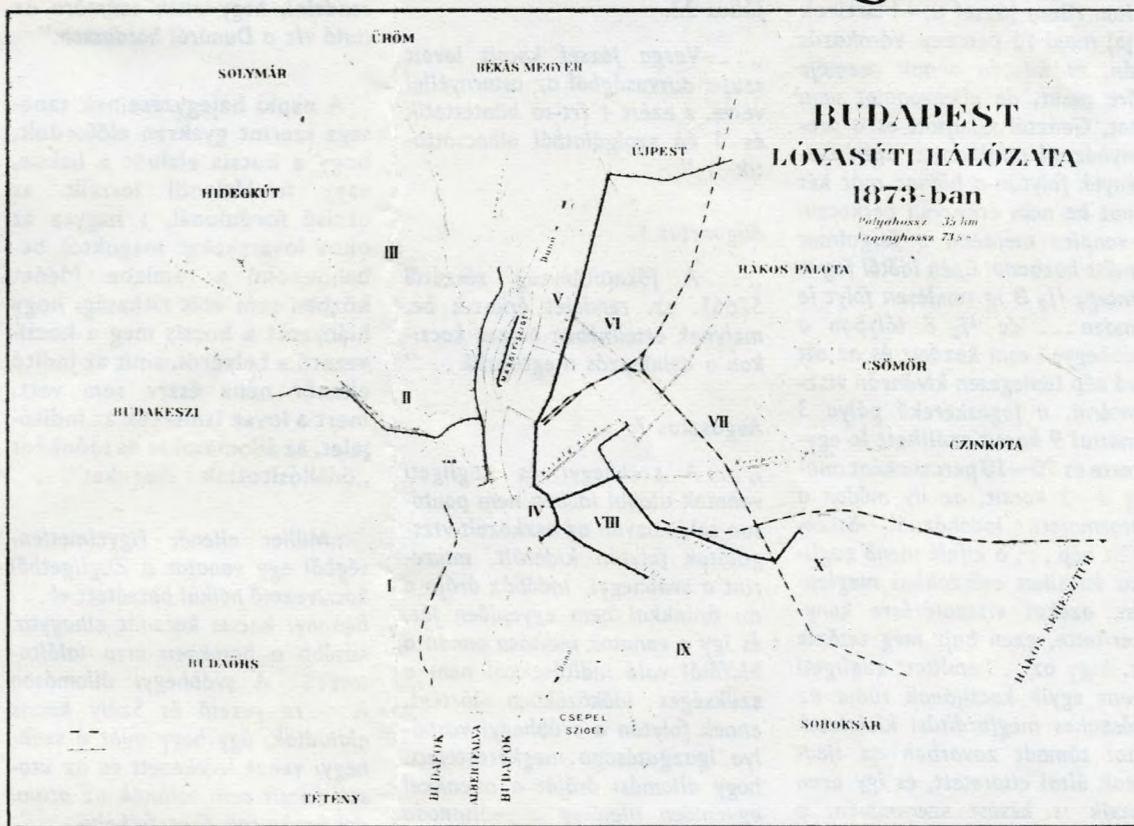
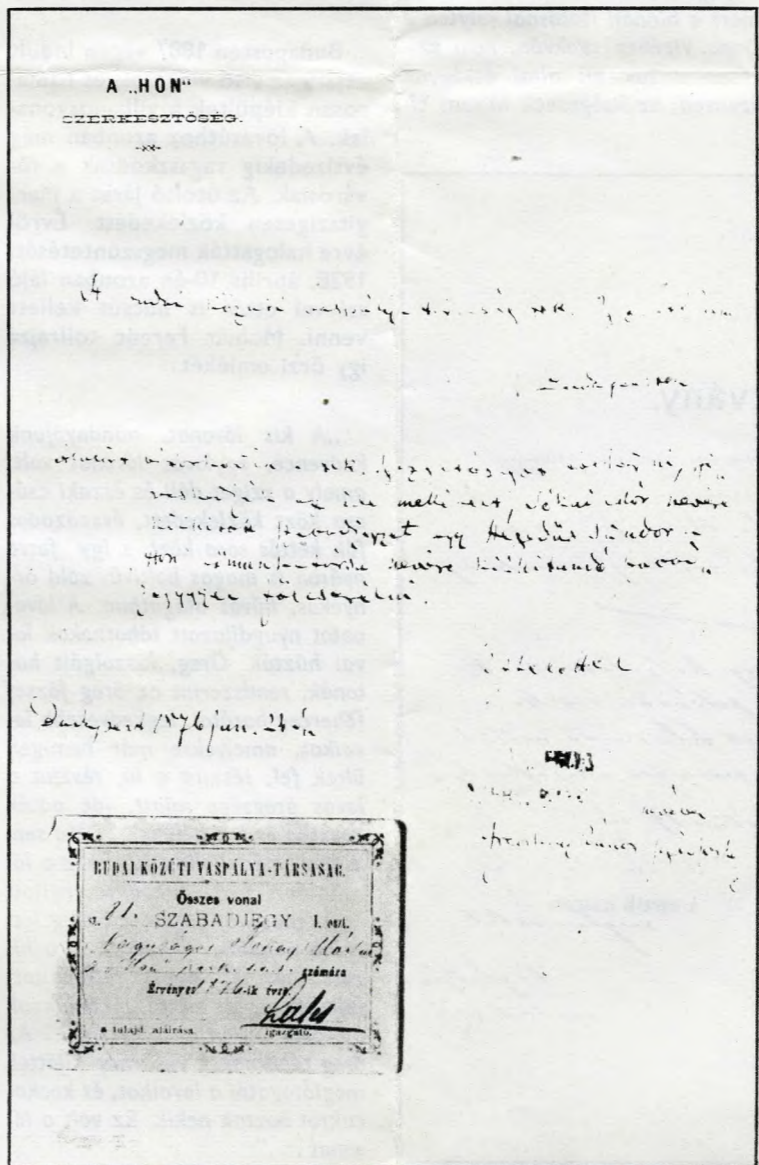


Ez volt a lővonalat



A Hon szerkesztőségének kérvénye Jókai Mór szabadjegye átirásának ügyében



a mi közegeinkben keresendő. Továbbá, hogy tegnap este László Lajos kocsis, midőn 1/2 11 kor a zugligeti istállóba vitte lovait az új temetőnél (Budai temető a Kút-völgyi útnál) 3 ember által megátalmazott, kik lovait el akarták rabolni, miben csak az utána jövő Várkonyi és Bota kocsisok által gátoltattak meg."

Július 17.

„... A zugligeti vonalon... a forgalom már délelőtt élénkebb volt és mi bevétel illeti, kielégítő is maradt, de több váratlan esemény által ismételve zavartatott, nevezetesen már délben Burián fuvarosnak egy pár lova annyira elgyengült, hogy ezek lassú haladása által mintegy 15 percnyi késés okoztatott mint egyvágányú pályánál természetéből következik ezen késés az egész vonalra, nevezetesen a találkozási pontokra visszahatott, ugyanarra a 12 órakor a hídfőtől indított svábhegyi kocsis 12 óra 30 perczori csatlakozását, az akkor induló fogaskerekű vaspálya vonatával el ne mulassa a szegényház váltóból kihajtott és így a városmajornál, az addig már befelé jövő késett kocsival váltón kívül találkozott, miután a... zugligetinek vissza kelvén tolni, a késés természet szerint nagy volt; e közben a 12 óra 10 perczkor a hídfőtől induló zugligeti a Ganz

Budapest Főváros Levéltárban őrizzük a Budai Közúti Vaspálya Társaság iratanyagát a többi közlekedési vállalat irataival együtt. Pesten 1866-ban — Budán két évvel később — indult az első lóvasút. A Budai Közúti Vaspálya Társaság 1868-tól 1878-ig önállóan, majd 1918-ig a Pesti Közúti Vaspálya Társasággal összevonva, Budapesti Közúti Vaspálya Társaság néven működött. A megnyitáskor a Lánchíd-főnél volt a társaság irodaháza és az egyik végállomása. Innen indult az a sín pár, amely a Pálffy térnél (Bem József tér) kétfelé ágazva Óbudára és a Zugligetbe vezetett. Az újmódi „tömegközlekedési eszköz” első útjait a rivális bérkocsisok haragja kísérte, amint erről a társaság 1869. szeptember 4-i panaszleveléből értesülünk:

„Tekintetes Városi Kapitányi Hivatal!

Folyó évi szeptember hó 3-án, délután fél 6 óra tájban az Ó-Budáról jövő 156 számú vonat az óbudai „Mókus” vendéglőnél álló 4 bérkocsis legény által rabló módon megtámadtatott s ismeretlen okból a % mellékletben megnevezett és egyéb utasok, előbb a vagonba való kövek behajgálása később pedig Weisz testvérek és Hölzelnek a kocsira való személyes felszállása folytán tetteleg is bántalmaztatott; s a kocsin istentelen veszekedés fejlődött ki, azonkívül a kocsis részint a verekedés alkalmával részint a bedobott kövek által tetemes mértékben megsérült.

Török társulati főellenőr úr s Wondra kocsis vezető ezen bérkocsis legények lecsillapítására mindent elkövettek és gyors menetben igyekeztek a hely színéről, hol hamarjában a legnagyobb népcsődülés történt, távozni; azonban a böszült verekedő dühönczök nemcsak hogy nem hallgattak a szóra, hanem ezeket is tetteleg

bántalmazták és torkon ragadva a vagonról csak az óbudai határnál távoznak el.”

Az utazóközönség megkedvelte a lóvasutat: az első évben naponta körülbelül kétezer embert szállított a 10—12 jármű. A kettesével összekapcsolt kocsikat az óbudai vonalon egy pár, a Zugliget meredekebb részein két pár ló húzta. Kirándulásokban és nyáron a zugligeti vonal forgalma duplájára nőtt. A társulat vezetősége kérelemmel ostromolta a minisztériumot és az összes illetékest, engedélyezték, hogy a zugligeti vonalon a „szegények házatól” (Széna tér) a végállomásig gőzmozdonyok közlekedhessenek.

A Budai Közúti Vaspálya Társaság részvénye



„Nem kímélt a múlt évben a tisztelettel előírt társaság semmi költséget és áldozatot, hogy a szóban lévő pálya célja és rendelkezése által föltételezett egyes napokra és órákra szorító tömeges népcsődülésnek ura legyen. Kétszer annyi lovat szerzett mint mennyi a köznap közlekedésre kívántatik, csak hogy a vasárnapi közönségnek eleget tehessen, és mégis mi volt mindennek eredménye? Azon botrányos jelenetek, melyek a tek. tanács előtt sokkal ösmertebbek, semmint ezeket ismételni kellene s melyek elhárítása a tek. tanács érdekében ép úgy fekszik, mint a társaságban. ... Kellott tehát más eszközről gondoskodnunk, mely a közönségnek több biztonságot és kényelmet nyújtson, és a társaságot is

vagyoni bukással ne fenyegetse — és ezt találtuk azon kismérvű gőzmozdonyokban, melyek készítését a híres Schlikféle mozdonygyár magára vállalta... a közbiztonságra semmi veszélylyel nem járnak az általunk szándékolt gőzmozdonyok, miután szikrát nem hánynak és a füstfejlődés és a kiömlő gőz puffogása igen csekély mértékre van leszállítva. Hogy ily gőzmozdonyok használata veszélylyel nem jár, mutatja számos európai és amerikai város példája, hol a legnépesebb utczákon akadálytalanul közlekednek, miről éppen Buda fővár. tek. főpolgármesterének bő gyakorlati tapasztalatai vannak. Annál inkább engedhető tehát meg ezek alkalmazása a szóban lévő pálya általunk kívánt részén, melyen a vasút

többszörre a közönséges úttól teljesen elkülönített területen halad és mindkét oldala felől házak már nem léteznek. Ezen gőzmozdonyok emelik továbbá a közbiztonságot már csak azért is, mivel 3—4 kocsit egyszerre képes lévén tova mozdtítani a rendszeresen botrányossal és veszélylyel járó tömeges népcsődülésnek elejét veszik. E mellett nagy mértékben emelik a közönség kényelmét. ... A közbiztonság, a közönség kényelme és a társaság érdekei tehát egyaránt kívánják, hogy a minden újtól irtózó netaláni előítéletek miatt dugába ne dőljön oly pálya, melynek létesítése a fővárosi közönség rég táplált ohajai közé tartozott.”

17 évnek kellett eltelnie, mire a minden újtól való irtózáson és a hivatalos út buktatóin sikerült keresztülbukdácsozni a terveknek, de addigra már el is avult; megjelent a sokkal korszerűbb villamos.

Az 1874-től közlekedő svábhegyi fogaskerekű tovább növelte az összeköttetést biztosító zugligeti lóvasútvonal forgalmát. Egy jegy ára 15—20—25 krajcár volt — attól függően, hogy az első, második vagy harmadik osztályt vette-e igénybe az utas. Levéltárunkban van a társulat forgalmi felügyelőjének (neve ismeretlen) háromkötetes, kiadatlan, kézzel írt naplója, amely 1876 júliusától 1879 márciusáig minden „említésre méltó” eseményt megörökített. Íme néhány idézet:

Július 16.

„... 182. sz. óbudai vonalnál a kocsin az utasok közt oly verekedés támadt hogy a kocsivezető kénytelen volt ezen embereket a Császárfürdőnél a rendőrség segítségével leszállítani; a verekedés oka ismeretlen. De semmi esetre