

Halvanéves a főváros közüli vasútfja

(Képek a lóvasut romantikus korából)

Boldog idő volt az, amikor Buda és Pest testvérvárosok közönsége modern vívmányként üdvözölte az első lóvonatu vasutat. *Egyhíjján száz éve*, 1827-ben kapott ebből izelítőt a közönség. *Próbavasutakat* építettek Kőbányától egészen a Kerepesi-utig és ezt 1827-ben Szent-István napján mutatták be a nagy közönségnek. Maga József nádor állt ennek a vállalkozásnak az élén, amelynek egy esztendő múlva lesz a százéves ünnepe. A

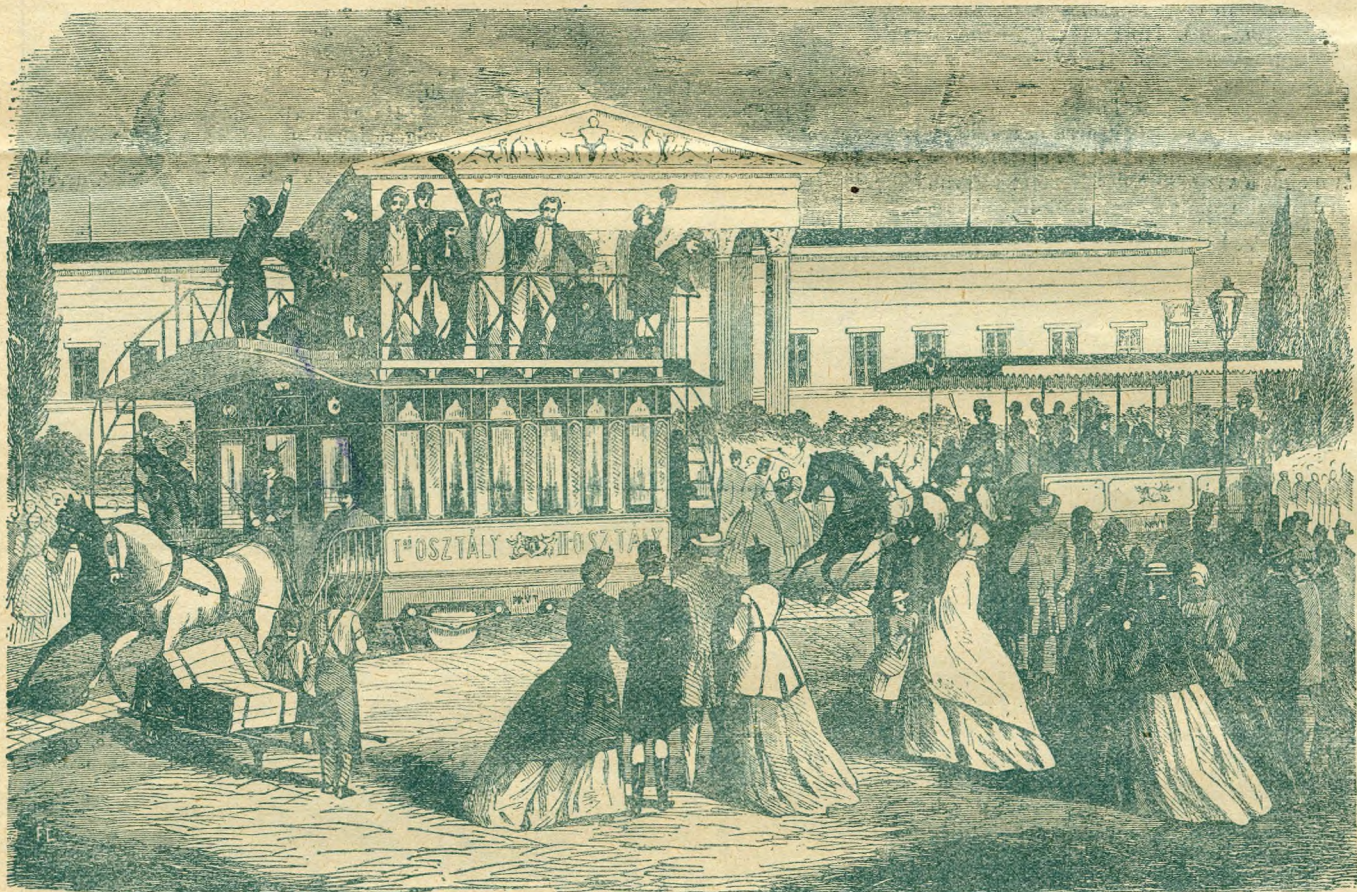
életet között a dunaparti kettős fővárosba, új remények, új lehetőségek és új energiák töltötték meg a levegőt. Meggyorsult az emberek élettempója is, aminek következtében új, modern közlekedés után kellett nézni.

A külföldet szemmel tartó magyarjaink tudták, hogy Kopenhágában 1863-ban megindult az első lóüzemi vasut, amelynek példáját két esztendő múlva követte a bécsi. Bécsot pedig nem hagyhattuk

urak mily virgoncok! Csupa temperamentum valamennyi, amint a kocsit mellett álló hölgyeknek leintegtetnek. Szinte halljuk bucsu szavukat:

— Jó utazást! Aztán vigyázz magadra! Üzend meg, hogy nem lett semmi bajod!

Az arslánok önértetes mosollyal emelik meg köcsögkalapjukat. Nem látszik rajtuk semmi félelem, ellenkezőleg, mérlegelik a nagyszerű új lehetőségeket: innen a magasból mily kényelmes lesz beköszöntgetni



Az első pesti lóvasut indulása a Múzeum mellett. Egykorú fametszet 1866-ból

hozzákapcsolódó sok érdekes részlet maradjon egy esztendő múltára.

Szomorú, hogy ennek a kilencvenkilencéves vasutnak nem lett folytatása, aminek legfőbb oka abban keresendő, hogy ez nem személyközlekedésre szánt közüti vasutnak készült, hanem *iparvasutnak*, főképp, hogy követ és téglát szállítson a városba. Ebben a vonatkozásban az igénytelen falusi fuvarosok erősebbnek bizonyultak, mint a „nagytoke”: az 1827-es lóvasut, az *első vasut Magyarországon*, nem bizonyult rentábilisnek.

A személyszállítást ezidőben Európaszerte omnibuszok bonyolították le. Ezek meg is feleltek az akkori életnek. Legfeljebb az volt a panasz ellenük, hogy állandóan zsufoltak; a gyorsaság ellen nem volt lényeges kifogás. Az 1860-as évek magyar világa azonban új lüktető

magunk előtt. *Megalakult tehát 1865-ben a Pesti Közüti Vaspálya Társaság*, avagy röviden P. K. V. T., amelynek B. K. V. T.-formája még csak nem régebben engedett helyet a B. Sz. K. R. T.-nak.

Most pedig tekintünk képünkre, amely 1866-ban ábrázolja az *első lóvonatu kocsit*, amint a Nemzeti Múzeum előtt megkezdte útját. Ilyen boldog Magyarországon szeretnék élni, amilyent ez a kép sugároz felém. Nem valami handabandás megnyitásról van itt szó, csupán arról, hogy a főváros nyugodt, uri polgársága meg-megtekinti az indulófélben lévő modern járműveket. Egyes csoportok maguk is megizlelik az újfajta alkalmatosságot. Ragyogó őszi nap van, tehát nem is képzelhető kellemesebb mulatság, mint végig ügetni a tetőn a városban! Lám, a vaslépcsőn a kocsit emeletére jutott cilinderes

az ablakokon, sőt még a kerítéseken is lehet majd látni. Mennyi ötletessillogtatásra, kacagásra lesz ma alkalom!

Igy fogta fel apáink és nagyapáink bizakodó, kicsit naiv kora az első lóvasut, amely természetesen elsősorban nem mulatságos sporteszköznek készült, hanem azért, hogy megkönnyítse annak a polgárságnak közlekedését, amely kocsitlovat nem bírt már tartani, gyalog pedig a megnyult városban nem győzte a járást. Ezért ment az első lóvasut a város hosszában: a Széna-tértől, (mai Kálvintértől) egészen Újpestig. A közbenső állomások ezek voltak: Nemzeti Múzeum, *Zrínyi-kávéház*, az evangélikus templom, a Lipót-templom, az indóház, a kis sör-eszernak és Újpest.

Ez az utirány is sok régi emléket kelt fel, ezek közt elsősorban a *Zrínyi-kávéház*

emlékét, amelyet még a villamos B. K. V. T. is oly tiszteletben tartott, *hogy még a XX. század első éveiben is ott szerepeltette jegyein.* A Zrinyi t. i. ott volt a mai Astória-szálló helyén. *Itt volt az ősi szakaszhatár,* melynek klasszikus nevét nem akarta bántani a társaság.

A templomokat s az indóházat ismeri az olvasó, de a kis sörcsarnokról már nem sokat tud. Ez volt az egyik *Spiegel, később Tüköry-féle sörcsarnok.* Hej, ebből az eszmekörből már csak a Tükör-utca maradt meg a Lipótvárosban, pedig abban az időben *minden pesti nyárspolgár hétköznapon a Tüköry-kertben való sörözésről álmodott.*

Szó ami szó, akár dologban aggott valaki, akár üdülni akart, nem tölthette el jobban idejét, mint a lóvasuton, amely friss lovaival, nyalka személyzetével igazi látványossága volt a városnak. *A vállalkozási kedv tenyerén is hordta.* Mindenekelőtt megalakult Budán az első B. K. V. T., amely *budai* — tehát még nem *budapesti* — vasutat jelentett. Ennek Óbuda és Zugliget volt az első gondja *s az engedélyért évi 1000 forintot ígért a városnak.* Ez 1867-ben volt. 1868-ban megnyílt az *Üllői-uti vasut,* úgy hogy most már a Józsefváros végétől a Lipótváros végéig nyargaltak a sines kocsik. Ugyanekkor létesült a margitszigeti vasut is, ez az összes budapesti lóvasutak legmakacsabbja, mert ime dacol az időkkel, egyszersmind a legelőkélőbbje, amit nemesak az elébe fogott nemes paripa bizonyít, hanem az is, hogy 3500 K-ás viteldijával a lóvasutak tarifájának esimborasszóját sikerült elérnie.

Am hiába volt a Margitszigeten lóvasut, nem volt ilyen a Margitszigetre. Hej, de fájt ez a mi néhai József főhercegünknek, aki mindent a sziget szemszögéből nézett. Áldja meg az Isten érte, mert apáinknak s nekünk gondozta ezt a gyönyörű parkot. Ő még azt sem bánta volna — aminthogy volt is ilyen terv — hogy a Margithid ne Pestet kösse össze Budával, hanem a Margitszigetet Pesttel. Szóval, amikor a P. K. V. T. 1869-ben azzal a kéréssel állt elő, hogy új vonalat nyithasson a Városligetbe a Dohány- és Füzfa-utcán át, a Muzeumtól a Stáció-utcán végig, a Széna-tértől a Kétnyul-utcán s a Soroksári-uton végig a város határáig, akkor egyszersmind honorálta a főhercegnek azt a kívánságát is, hogy *az újpesti vonalból ágazzék ki egy kis szárnyvonal a sziget irányában a Dunáig.* Ez volt az első lépés egy Budát és Pestet övező körforgalom felé.

Szép idők voltak ezek, csak hogy az élet mind nagyobb gyorsaságot követelt. Így jött létre 1887-ben az első villamosvasuti vonal a Stáció-utcában. És ezzel a lóvasut sorsa meg volt pecsételve.