

# Budapestre vonatkozó újságcikk

Osztályozás

385.86



Szerző: .....

Cím: *A margitszigeti lóvonat utolsó útja*

Forrás: *Pesti Hírlap*

Hely

Idő "1868/1928"

Személy

Bp (Hely)

1928. ápr. 11. (Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

385.84, 1868:1928

Szerkesztő

## A margitszigeti lóvonat utolsó útja.

Ma éjjel tizenegy órakor utoljára szólalt meg a margitszigeti lóvasut kocsisának kürtje. A lóvonat, a Margitszigetnek ez az intimitása, nincs többé, ez a posthums Biedermeier emlék eltűnt a fővárosból.

A megoldógult lóvonat előkelő családból származott. Elő őse Kőbányától a Kerepesi-utig ment százegy év előtt, 1827-ben vonult végig a legelőkelőbb közönség jelenlétében. Igaz, hogy ennek nagyobb ambíciói voltak, mintsem hogy a pesti utcai közlekedést könnyítse meg. A gondolat az volt, hogy ebből induljon ki egész Magyarország közlekedésének reformja. Végeredményében ugy is történt. Ez nemcsak az első lóvonat, hanem az első vasut volt Magyarországon. Akkor csak azt nézték, hogy sineken guruljanak a kocsik; ez már egymaga is korszakalkotó vívmány volt.

Az akkori felfogásnak igaza volt. Az 1827-es vasut még lóvasut volt, de leszármazói közt már gőzvasutak is jelentkeztek, sőt csakhamar többségre is jutottak. Persze, voltak lóvasutak is; ezeket sem kellett szégyelni, mert ez is modern dolog számba ment.

Különös örömmel üdvözölték a városiak a városi közuti közlekedésnek efféle megoldását. Koppenhágában 1863-ban indult meg az első lóvonat, Pesten pedig 1866-ban. Nagy dolog volt ez akkor: csodájára jártak az emberek. Kéjuztattak benne akkor is, amikor nem volt dolguk és akár otthon lebzselhettek volna. Pompás lovakat fogtak belé, gondosan ügyelve arra, hogy a pej mellé lehetőleg fehér kerüljön. Nem is volt ellene más kifogás, mint hogy tulságosan gyorsan megy és így nem lehet kiélvezni. Ez az első pesti lóvonat a Széna-tértől — a mai Kálvin-tértől — Újpestig járt. 1867-ben nyílt meg Budán az első lóvasut vonal.

Mint hogy pedig már Pesten is volt, Budán is volt lóvasut, kívánatos volt, hogy a kettő között is legyen. Igaz, hogy praktikusabb lett volna, ha ez a Buda és Pest között levő lóvasut merőlegesen halad és összeköti a két várost, de talán érdekesebb és noéतिकusabb lett az a megoldás, amely a szigeten

a két budai parttal párhuzamosan mutotta utnak ezt a népszerű közlekedési eszközt. Szóval ekkor született meg a margitszigeti lóvasut, amelyet most kell elparentálnunk.

Előkelő vasut volt, már csak azért is, mert még sehol nem volt olvasható a vasutak történetében, hogy valaha ló által vont vonat főherceg rezsi-jében szaladgált volna. József főherceg nagyon szerette ezt a kis vasutat. Örült, hogy vasut volt a szigeten és busult, hogy nem volt vasut a szigetre. József főhercegnek ez a vágya még halála után sem valósult meg. Egy közbelső lépés azonban még életében történt, az tudniillik, hogy amikor megépítették az Újpestre menő lóvasutat, 1869-ben, egy szárnyvonalat kiépítettek egészen a Dunáig. Ez mindenestre megkönnyítette a szigetre való közlekedést.

Pontosan hatvan évet ért meg a margitszigeti lóvasut. Tulélte összes büszke kortársait. Sorra látta kidőlni az összes lóvasutakat, sőt még a lovakvonta omnibuszokat is. Utolsó pillanatáig a legnagyobb tiszteletnek és szeretetnek örvendett. A szigeti lóvasutnak meg is voltak a maga külön erényei, amelyeket más közuti kocsikon hiába keresne az ember. Nem volt például ellene soha semmiféle panasz. Igazi kéjvonat volt mindenkor. Ősi rendeltetése az volt, hogy az alsószigeti hajóállomást kösse össze a felsőszigetivel. Am már csak bele is ülni e kedves kis kocsiba, olyan élvezet volt, hogy szinte ráadásnak számította az ember, hogy el is fuvarozták a kocsira, kocsisra, utasra, lóra ráboruló árnyas fák között. Hát még későbbi időben, amikor a vilamoson összezúzóskölt utas fáradtan ült be a lóvonatba. Micsoda változás: bacillusok helyett ilyen levegőt beszívni! Öröm volt még a várakozás is hogy a kocsi meginduljon.

És ezt fogják legjobban nélkülözni a sziget törzsvendégei. Mert nincs nagyobb élvezet, mint fáradtan beülni egy szép csendesen várakozó kocsiba. Persze csak akkor, hogyha az a kocsi megfelel lelkialapotunknak; hogy ha az a kocsi stílusos. És a margitszigeti lóvonat ilyen volt. Játék nagy gyermeknek. A Közmunkák Tanácsa azonban ugy határozott, hogy megszünteti ezt a kedves játékszert. Nyilván igaza is van. Tulságosan nagy az a terület, amelyet elfoglal. Ezt a területet másképpen lehet hasznosítani. Mindenekelőtt ki lehet szélesíteni a sziget autoutját, ezenfelül pedig még mindig marad egy jókora sáv, amely a parkrészeket fogja növelni. Csendesen fog kimulni a margitszigeti lóvasut.

Az áttérés az autobuszközlekedésre, — amely amugy is megvolt — nem fog megrázkódtatásokkal jární. A sineket hamarosan felszedik, a sinek vasból vannak, ezeket mindig lehet értékesíteni. Nagyobb probléma, de ez sem nagy, hogy mi történjék a kilenc kocsiból álló kocsiparkból? A cirkuszokra sem jár jó idő, így ezekre az átvévekre sem lehet számítani. A lóvasut intézmény legbecesebb rekvizitumai kétségkívül a lovak, bár ezeknek sincs konjunkturájuk a szigeten. Tavaly például még huszonhét ló látta el vegyesen a szigeti lóvasuti, ásványvíz és kapcsolatos forgalmat, idén azonban öket is leépítették tizenkilencre.

Krónikázzuk el még azt is, hogy a szigeti lóvonat menetrendje az volt, hogy reggel héttől este tizenegyig negyedóránként közlekedtek a kocsik. Amint mondtuk, az utolsó ma éjjel futott végig az ősi pályán. Hej, hány gyerek odaadta volna az utolsó zsebpénzét, ha — a tiz éven aluliak ősi joga szerint — utoljára foghatta volna a gyeplőt. (s. l.)