

1981 OKT 29  
BUDAPESTI  
KÖZLEKEDÉSI HÍRLAP

## Közlekedéstörténet

# Sörcsárda a kocsiszínbén

**SZÁZTIZENÖT EVE, 1866.** augusztus elsején a korabeli tömegközlekedés nagy eseményét ünnepelehték Pest városában: megindult az *első lóvasút* a Széna tér (Kálvin tér) — Kis-körút — Váci út — Újpest útvonalon. A PKVT, vagyis a Pesti Közúti Vaspálya Társaság a lóvasútnak Újpestre épített kocsiszínt, oda, ahol a mai villamoskocsiszín épülete található. A utat 42 perc alatt tette meg a lóvasút — ma sem lehet sokkal gyorsabban a Kálvin térről Újpestre villamosozni.

A maihoz képest merőlegesen állt a bejárat a Váci úton, két oldalt két L alakú épülettel, melyben az indító, tartózkodó-helyiségek voltak, s az egész kocsiszínt léckerítéssel vették körül. A korabeli forgalmi dolgozókon, vagyis a lóhajtókon és a kalauzokon kívül számtalan munkakörben — lócsutakoló, patkoló, kocsiráfűző, bogárnár, asztalos, üveges, szíjgyártó — alkalmaztak a színbén is dolgozókat. Az *istállófiú* dolga volt menetenként lecerélni a lovakat, mert előírás szerint kizárólag „jól táplált és undort nem keltő” állatokkal lehetett lebonolyítani a forgalmat. A kocsiszín legfontosabb személyisége a *főlovászmester* volt, aki ezüst pitykegombos mentében, magas szárú lakkcsizmában, huszáros sarkantyúval, s kezében lovalóostorral irányította a forgalmat. Egy kis statisztika: a kocsiszínbén 1873-ban 846 ló és 194 koci volt; 13,1 kilométerenként váltottak lovat; 323 ezer 281 mérföldet tettek meg a kocsik és összesen 7 millió 506 ezer utast szállítottak az újpesti színbén tartozó vonalakon.

**AZ ALKALMAZOTTAK TÖBBSÉGE** vidékről felkerült szegényparaszt volt, ezért laktanyában (munkásszállón) helyezték el őket. A k. u. k. idők szigorú házirendi szabályzata írta elő a lóvasúti dolgozóknak, hogy munkahelyükön csak *kiszidolozott egyenruhagombokkal* lehetett megjelenni, sőt a

zord előírás szerint kéthetente még fehérműt is kellett váltaniuk. Bárkit persze nem vettek fel, az alkalmazás előfeltétele volt, hogy a jelentkező „*írni-olvasni tudó, katonaviselt, pontos órával rendelkező, jó ágyból származó egyén*” legyen. Nem véletlen, hogy kizárólag katonaviselt embereket alkalmaztak, hiszen a szolgálati szabályzat, a társaság belső hierarchiája egyaránt a hadsereg mintáját követte. A munkaidő napi 12-16 óra volt, tíz év után kaphattak a dolgozók szabadságot, három év után véglegesítették őket, s a szolgálatba lépéskor 50 korona kauciót kellett letenniük. A gondos munkáltató még arra is vigyázott, hogy a kocsihajtók *nehogy lerészegedjenek útközben*. Ezért az újpesti kocsiszínbén sörcsárda működött egészen 1874-ig, s aki megszomjazott, megfelelő ellenőrzés mellett, munkahelyén dönthette magába a folyékony kenyeret. Ráadásul felírásra ihatott a jámbor dolgozó, csak hetente, a pénteki bérfizetésnél kellett kiegyenlítenie a számláját.

**A JELENLEGI NYOMVONALRA** 1896-ban építeték át a kocsiszínt, s még abban az évben Nyugati pályaudvar — Váci út — Újpest útvonalon megindult a BKVT, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság *első villamosa*. Ezzel azonban még korántsem ért még véget a lóvasút korszaka, a BKVT a villamosítás után is épített új lóvasúti vonalakat. Az első villamosokat és pótkocsikat is lóvasúti szerelvényekből alakították át. Míg azonban a *lóvasút zászlójelzéssel közlekedett* (csak éppen az újpesti járt zászlójel nélkül), a villamosok homlokfalának bal oldalára kör alakú színjelzést tettek. A számozás csak 1910-ben kezdődött, meglehetősen bonyolultan, mert például a BKVT csak páratlan, a BVVV (Budapesti Villamosvasút Vállalat) csak páros számú szerelvényeket közlekedtetett. A kalauzok is számot viseltek a tászkájukon, ez a szokás fennmaradt egészen az 1920-as éveig. A villamosközlekedésre való áttéréssel 1896-ban megszüntették a lóvasúti kocsiszín L alakú épületeit, helyébe a jelenleginek megfelelő formájú kocsiszínt építettek. Ez aztán a kisebb javításoktól eltekintve az 1950-es évekig változatlan maradt, ekkor a tetőszerkezet átépítésével kapta meg a mai képét az épület.

(Vevér-Bíró)