

385.86

Budapestre vonatkozó újságcikkek



Szerző:

Cím: Az utolsó lovasutról

Hely

Idő

1868/1928

Forrás:

Nemzeti Újság

Sz.

Helysz.

MIRŐL IS VAN SZÓ?

— Az utolsó lovasutról

A Margitszigeten szombaton utoljára dőcög végig a lovasut. Az öreg kocsikkal a vén lovak azután már nem kocognak végig a poros uton; ki tudja, mi lesz velük. A margitszigeti lovasut is megszűnik. Az is igaz, túlélte magát. Mielőtt villamosították volna, már autobusz váltotta fel. Mindjárt osztályt ugrott a technika iskolájában a margitszigeti közlekedés.

Igy szűnik meg Budapesten az utolsó lovasut. Tévedés azt hinni, mintha az utolsó lovonatu közuti eszköz is megszűnének ezzel. Omnibusz bizony még van Pesten. Azaz nemcsak Pesten, hanem Budán is. A pesti omnibusz az Andrássy-ut végétől a Szent László-ut felé jár; most váltja fel az autobusz. Budán a Villányi-uton pedig, ki tudja, meddig jár még az omnibusz. Előbb villamost ígértek helyette, most meg autobuszt. Am egyelőre még lovacskák bandukolnak ott a kövezen.

A lovasut — a régi Pest szép emléke — bizony megszűnik a margitszigeti öreg lovacskák végső futásával. Ki gondolta volna, hogy ilyen gyors lesz a lovasut tündöklése és bukása? Amikor az első villamosok jöttek, az emberek még csodálkozva álltak meg előttük s így csóválták fejüket:

— Csak azt szeretnők tudni, hol van ebben a turpisság? Vajjon hova dugták ebbe a masinába a lovat?

Ma már a gyermek viszont ezt kérdezte apjától a Margitszigeten:

— Mondd, apukám, miért huzzák ezt a villamost lovak?

Bizony, nagyot haladt a technika, nagyot haladt a közlekedés. Most harminc esztendővel ezelőtt, 1898-ban még négyezer kilométernyi lovasut volt Európában. Ez volt a nagy városok legfőbb közlekedési eszköze: a lófogat, sineken vagy szabadon. A lófejű, ahogy szeretettel nevezték és az omnibusz. A négyezer kilométer lovasutból a legutóbbi világstatisztika szerint Európában nem maradt meg több, mint százhatvan kilométer. Ebből is eltűnik most másfél. Megszűnik a margitszigeti lovasut. Az egyik kocsi már ott buslakodik a hid bejáratánál árván, elhagyottan, sinek nélkül. Látványosság lett belőle. Talán elviszik a Közlekedési Múzeumba? Hadd nézzék meg az utódok is.

Nagyarányu üzem volt pedig a budapesti lovasut. 1866-ban indultak meg az első lovasuti kocsik, még pedig a pesti oldalon a Hatvani-utcától, vagyis a régi Nemzeti Színháztól a váci országot felé a Nyugati-pályaudvar irányában. Budán esztendővel később követték ezt a példát: ott 1867-ben, a koronázás esztendejében indult meg a lovasut. Amikor a két fővárost és Óbudát egyesítették, egyesültek a lovasutak is, 1878-ban megalakult a Budapesti Közuti Lovasut, amely lovasuti

üzemre rendezkedett be. Hiába vette fel 1889-ben a villamos négy vonalon, a Városliget felé, a Nagy-köruton, a Baross-utcában és a Király-utcában a versenyt a lovasuttal, sokáig még a lovacskák jobban győzték az iramot. 1896-ban még 56,9 kilométer volt a lovasut Budapesten, 429 lovasuti kocsi járt és körülbelül kétezer ló abrakolt a lovasut istállóiban. A ló volt ekkor még a fő közlekedési eszköz. Mert a lovasuton kívül még ugyancsak 1896-ban 12 omnibusz-vonal volt 97 omnibusszal s ezenfelül 400 fiakker és 610 konflis állott a pesti és budai közönség rendelkezésére. Hogy ugy mondjuk: ötezer ló húzta ekkor az igát még Pesten, hogy a magánfogadokon kívül közlekedni tudjanak az emberek.

A villamos döntő győzelmét 1898 körül aratta s ettől kezdve fokozatosan tűnt el a lovasut. Végül már nem is maradt meg másutt, csak a Margitszigeten. A pesti oldalon legtovább még a rákosszentmihályi körforgalomban szaladgáltak a lovasuti lovacskák, Budán pedig Óbuda felé, míg nem sorsuk ott is beteljesedett. A lovacskáknak azonban megvolt az elégtételük, mert alig kezdte meg hódító útját a villamos, már mind erősebben, mind bátrabban és mind merészebben jelentkezett az új versenytárs: az autó. A lovacskák még azt is megérték, hogy Budapest leg-híresebb régi fogadójában, ahová valamikor beálltak a lovak, benzinállomás lett az egykori zabraktár helyén. Így forog a világ kereke.

A margitszigeti lovasut az utolsó időben bizony már inkább kedves romanti-

kus emlék volt csupán, mint közlekedési eszköz. Autók rohantak el mellette, aztán eldübörgött és elpöfékelt utja mellett a nagytestű autóbusz is. Mialatt még lenn az uton a lovacsák trüszköltek és csendesen álmélkodtak, fölöttük itt-ott már hidroplán repült és repülőgép szelte a levegőt.

Amikor a Margitszigeten megindult a lóvasut, még a Margithid mostani ága sem volt meg és csak hajón vagy csónakon lehetett megközelíteni a szigetet. Csendes, békés és nyugodt volt a sziget, ma virágoskertje és szórakoztatóhelye a nagy városnak. A lovacsák bizony nehezen tudtak beleszokni ebbe a környezetbe, nem szokták meg ezt az iramot. A szigeti

őslakók személy szerint ismerték őket és még voltak urak, akik a reggeli kávéjuk mellől félretettek egy-egy kockacukrot, hogy ha a szigeti fürdőbe mennek, ekként nyerjék meg maguknak a kis lovak barátságát és jóindulatát, hogy gyorsabban fussanak velük Ybl Miklós gyönyörű fürdőépülete felé. A lovacsák vigan ropogtatták a cukrot, farkukat lengették, ha ismerős közelgett, hátranéztek és bólintva bámulták. A legenda szerint volt egy fehér ló, öreg állat a lóvasutnál, amelyik személy szerint ismerte a törzsvendégeket és köszönt nekik.

Vajjon kinek jut eszébe, hogy benzint vigyen kis üvegcében majd az autóbusz számára?