



Budapestre vonatkozó újságcikk

Osztályozás

385.86

Szerző:

Cím: *A pesti lóvasut halála*Forrás: *Ujság*Jn
(Hely)

1927. 7. 24.

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Hely

Idő

1856/1927

Személy

Hely

385.86 1927

A pesti lóvasut halála

Élt hetvenegy évet

Valamikor nagy vívmány volt s ma, hogy utolsó maradványa is eltűnik a fővárosból, csak a régi világ szép romantikáját kedvelők és a gyermekek siratják meg. De az utóbbiak sem nagyon. Hiszen a fővárosi emberpalánták jelentős hányada ma már inkább soffőr szeretne lenni, nem pedig lóvasuti kocsis, mint harmincöt-negyven év előtt. Jobban imponál nekik a volant, mint a gyeplő és szívesebben nyomkodnák az autótüllök gumilabdáját, mint fujnák a lóvasut kocsisának a tülkét.

Pedig hát Budapest — akkor még csak Pest — közlekedésében valóságos forradalmat jelentett az első lóvasuti kocsi, mert ezzel kezdődött meg a fuvarközlekedés demokratizálása. Addig ugyanis vagy bérkocsin vagy pedig omnibuszon kellett mennie annak, aki gyalog nem birt vagy nem akart

hosszabb utat megtenni. Már pedig mind a kettő nagy költséget jelentett, mert az omnibuszt, amelyen akkoriban csupán nyolc ülés volt, szintén csak magas viteldíjjal lehetett fentartani.

A szegényebb néposztály tehát, beleértve az intelligencia kevésbé tehető részét is, kénytelen volt szelben, fagyban, esőben, sárban gyalog róni az akkoriban többnyire még csak kezdetlegesen burkolt utcákat.

Ilyen viszonyok között alakult meg 1865-ben a *Pesti Közuti Vaspálya Társaság*, amely feladatául tűzte ki a város belső közlekedési hálózatának a kiépítését. Egyelőre persze még csak óvatosan, tapogatózva kísérleteztek, hogy üzletileg beválják-e a számításuk. Ezért csak egyetlen vonalra kértek koncessziót: a Széna-tértől az Országúton és a Váci-úton, vagyis a mai elnevezés szerint a Calvin-tértől a Muzeum-köruton, Károly király-úton, Vil-

mos császár-úton, Berlini-téren és Váci-úton át — Ujpestig. A városi tanács és a felsőbb hatóságok belátták, hogy ezt a fontos és szükséges újítást támogatniuk kell, miértis hamarosan megadták az engedélyt a pályáépítési munkálatokra.

A következő év tavaszán már szorgalmasan rakták le a sineket a kijelölt utvonalon s július második felében — éppen hetvenegy esztendeje — meg is indult az első próbajárat, amely a szenáció erejével hatott. Az utvonalon valóságos sorfalat állt a közönség, amely kendőlobogtatással és éljenzéssel üdvözölte az első lóvasutat s annak részint előkelő, részint hivatalos funkciót végző utasait. Augusztus elsején azután megnyitották a vonalat a közforgalom számára. Ez volt a világ harmadik lóvasutja.

Először három relációt csináltak. Az elsőt, Széna-, azaz Calvin-tértől Ujpestig és vissza egész nap mentek a kocsik, reggel hat órától este háromnegyed kilencig, átlag egyórás időközökben. A másodikon, amelyen a Széna-tértől csupán az *Indóházig*, a mai nyugati pályaudvarig utazhattak, csak háromnegyedhatól délután négyig közlekedett a lóvasut, átlag háromnegyedórás időközökben. Délutánra állították be a harmadik relációt, amely a Széna-tértől a Kis sörcsarnokig tartott. Itt öt órától este tíz óráig jártak a kocsik, mintegy félórás időközökben.

Noha a lóvasut az első lépése volt a közuti közlekedés demokratizálásának, az osztályokat fentartották rajta. Elsőosztályu jegy Ujpestre 20 krajcárba, második osztályu 15 krajcárba, harmadik osztályu pedig 10 krajcárba került. A rövidebb utért, az Indóházig vagy a Kis sörcsarnokig bármelyik osztályon 10 krajcárt kellett fizetni. Ezt

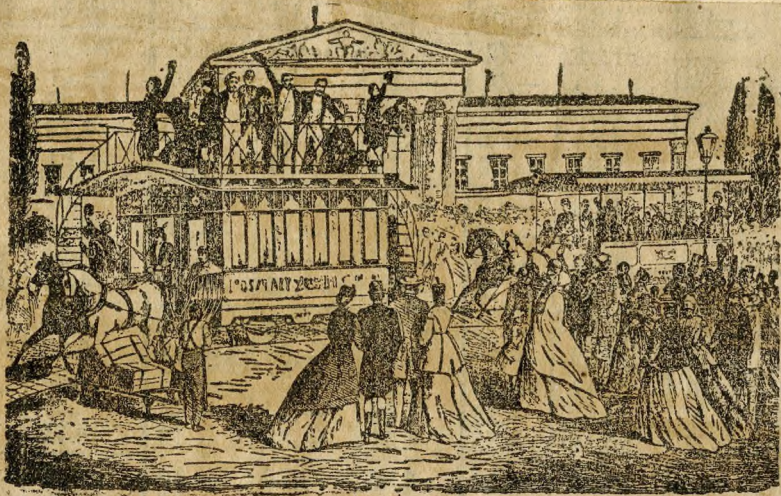
akkor nem tekintették antiszociális intézkedésnek, mert a szegényebb néposztály kétszer is megmondta, hogy igénybe vegye-e az új közlekedési eszközt s rövidebb ut végett kizárólag jobbmódúak

szálltak fel, akiknél tíz krajcár nem játszott nagy szerepet. A pénz vásárló ereje viszont olyan nagy volt, hogy tíz krajcárért egy pár rántani való csirkét is lehetett kapni, a vasut vezetősége tudta, hogy a kevésbé tehetősek csakis a hosszú járatokat fogják használni. De a kevésbé tehető közönség is nemsokára rájött az angol közmondás igazságára, hogy az idő pénz s mindjobban kezdte használni a lóvasutat. Természetesen csak a harmadik osztályt. Erre azután a vasut urai is szakítottak eddigi politikájukkal s a nagy forgalom elvének hódolva, lassanként megszüntették az osztályokat.

A lóvasut jó üzletnek bizonyult s csakhamar Budán is alakult egy vaspálya társaság, amely ott tartott fenn járatokat. A pesti viszont bőviteni kezdte a maga vonalait a forgalmasabb gőcpontok irányában. A két társaság nemsokára egyesült s ekkor — 1878-ban — már Budára is lóvasuton mehetett a pesti ember a Margit-hidon át.

Tizennyolc évig tartott a lóvasut egyeduralma a főváros utcáin. 1888-ban megalakult a Budapesti Villamos Városi Vasut Társaság, amely a Teréz-köruton próbaképpen egy kilométer hosszú alsóvezetékes vonalat építtetett. Ez volt a világ első ilyen rendszerű villamos vasutja. A villamos vasut — pedig akkor még igen kezdetleges jármű volt a maihoz képest — hamarosan igen népszerű lett s a társaság egymásután építtette az újabb vonalakat. Ez a siker gondolkozóba ejtette a Közuti Vaspálya Társaság vezetőségét is, amely azután engedélyt kért arra, hogy vonalait villamos üzemre alakíthassa át.

Négyévi munkába került a vezetékek lefektetése s 1898-ban tűnt el Budapest utcáiról a tüllkölő, patriarchalis lóvasut, hogy helyet adjon a világ- városiasabb jellegű villamosvasutnak. Utolsó példánya a Margitszigeten kocogott. Szeptemberben



♣Az első pesti lóvasut-járat 1866. júliusában. (Egykoru rajz után.)

azonban már ott is beszüntetik a lóvasut-közlekedést s ez a gyorsan elavult jármű eltűnik Budapest életéből. Pedig mindössze csak hetvenegy évet élt.