

Veres Pál:

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Örökösítés

385.86

Szerző: **Tüköry-védgát,**
Cím: **szakaszhatár!**

Kilencven évvel ezelőtt indult meg Budapesten a lóvasút

Forrás: *Esti Pp*

1856. IX. 1.

(Hely) (Idő) (Köt. v. füz.) (Oldal)

Hely
Idő *1846 4*
Személy
Helyszám

esztendővel később, 1875-ben készült csak el. Az útépités megvalósítására 219 ingatlant

sajátított ki a főváros. Százhatvan házat bontottak le, és több mint tízezer hajléktalan-ná vált lakosnak kellett fedellet biztosítaniok.

Kálvin tér – Újpest: 37 perc!

Sokan már csak mosolyognak a „gyorsan haladó idők” közlekedésén, pedig egyáltalán nem lebecsülendő teljesítményt nyújtottak. Az első szerelvény 37 perc alatt tette meg végállomástól végállomásig az utat. Igaz, hogy ezt a teljesítményt csupán egyetlen alkalommal produkálta a lóvasút, de ilyen eredményt a villamos még sohasem ért el. Az igazság kedvéért el kell mondanunk, hogy azon a bizonyos rekordidős úton, útközben seholsem álltak meg. Később azonban módosult a helyzet, és nemcsak a kijelölt megállóhelyeken állt meg a szerelvény, hanem bárhol, ahol a nagyszemű utazóközönség kívánta. Az útvonal mentén is bárhol fel lehetett szállni a lóvasútra. Sőt az is előfordult, hogy egy-egy gavallér utas a Kis Sör-csarnoknál, vagy éppen az Arany Kalapácsnál megvendégelte a kocsist és a kalauzt. Ilyenkor persze bizonytalan időre állt a szerelvény.

És aki tiltakozni merészelt, annak a fogyasztott szesz töménységének és mennyiségének arányában váltakozó hangsúllyal tanácsolták, hogy aki sziet, az menjen gyalog...

Rég volt, de így volt!...

Veres Pál



A kiegészítés előtti esztendőben, 1866 nyara végén kezdte meg pályafutását fővárosunk első, rendszeres közúti vaspályás közlekedési eszköze: a lóvasút. Az első vonal a Széna tértől a Középdunai Gőzhajó Társaság hajógyáráig vezetett. Ma úgy határoznánk meg, hogy a Kálvin térről a Gheorghiu-Dej Hajógyárig, vagy még pontosabban, az úpesti összekötő vasúti hídig közlekedett.

Azóta kilencven év telt el, és sok minden megváltozott Budapesten. Az egykor százövenezer lakosú város egymillió-kilencszázezer lélekszámú metropolissá növekedett. Az egykori lóvasúti útvonal környékén pedig csak hírmondónak marad egy-két épület a megnyitás idejéből.

- I. osztály: méltóztassék...
- II. osztály: tessék, tessék...

A Nemzeti Múzeum tőszomszédságából, a „Két oroszlán”-csárdától indult a lóvasút. A „Két oroszlán” nagyapáink korának „Ilkovicza”, éppen úgy eltűnt, mint a Múzeum körüli egyetem épülete helyén akkor még teljes pompájában viruló régi botanikus kert. A Rákóczi út sarkán beugró, kis parkírozott térre nézett a régi Nemzeti Színház bejárata. A Rákóczi utat akkor még Kerépes útnak nevezték, a Múzeum körutat pedig Országútnak.

A kétlovas szerelvény bakján pörgőkalapos, kékszínű, szürkédolmányos kocsi hajtotta a lovakat. Hasonló ruházata volt a kalauznak is, aki a szőnyeges, piros bőrüléssel első

osztály előkelő utasaitól 20, a kevésbé díszes második vendégeitől 15, a fapados harmadik osztály, valamint a kanyargó vaslépcsőn megközelíthető emeleti „imperiale” utasaitól 10 krajcár menetdíjat vasalt be.

219 ingatlant sajátított ki a főváros

A sarki kocsi cégéről elnevezett Három dob utca — ma egyszerűen Dob utca — két esztendővel a lóvasút megnyitása előtt még a Rokkantak Palotája előtti zsbvására torkollott. Az évszázados katonai épület — ma Budapest

Főváros Tanácsa székháza — környéke a piszkos bódérengeteg eltávolítása után nagyvárosi képet kapott, és a Három dob utcától a Deák térig szabad térség keletkezett. A lóvasút ezen keresztül, Deák Ferenc nevezetes lakása előtt haladt el.

A mai József Attila utca torkolatánál az Országút a Váci útban folytatódott. A Két szerezcsen utca és a Könyök utca között ebben az időben hiába kerestük volna a Sztálin út elődjét, a Sugár utat, a későbbi Andrassy utat. Kilenc