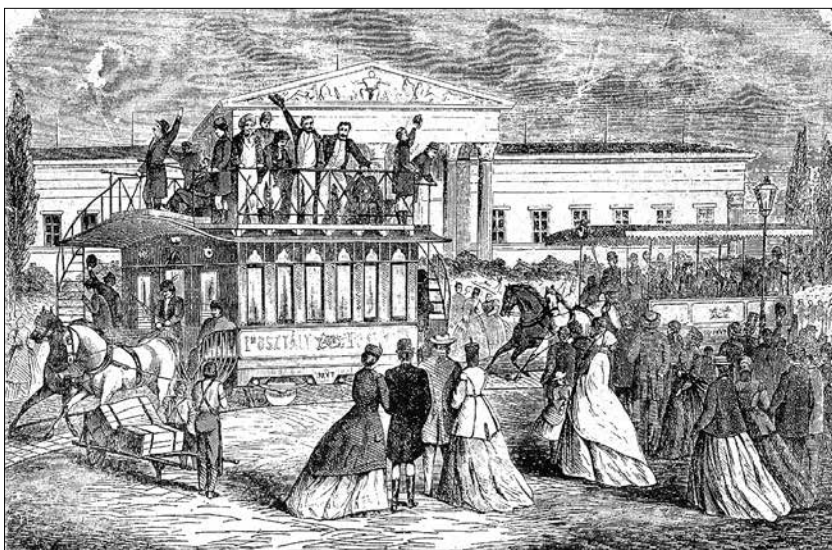


# Jó mérgeű dárdák

150 éve indult az első közforgalmi pesti lóvasút



Az első vonat indítása 1836-ban

Fura jármű volt, annyi szent. Sínen ment, mint a gőzvonat, emeletes volt, mint némely omnibusz, elől lovacska húzta, mint a konflist, vagy lovak, mint a fiákereket... Hátral pedig nem is egyszer emberek tölték, avagy kísérték sűrű menetben. Ráadásul olyan emberek, akik még fizettek is ezért, vagy – legyünk csak pontosabbak! – azért, hogy utazzanak rajta. 1908-ban „A lóvasút miatt” írt Elégiájában Juhász Gyula is szépen megemlékezett erről az élelményről: „...Rajta szállni látszik az idő, de / A ló éppen nem látszik ám szállni, / Ellenben minden percben kiáltja / A kalauz: Leszállni, leszállni! // Testvéreim, fogadjátok szómat, / Ne üljetek föl a lóvonatra, / Csak toljátok szép csöndesen hátul / S elindul, ha Isten is akarja!”

A ló vontatta sínkocsik ötlete ott kezdődött, ahol magáé a síné. Valójában szervezettebben kötődött a vaspályához, mint az első, mozdonyra fejlődő lokomotívok. Szülőhelye mélyen a föld alatt volt. A XVII. században több brit és német bányában is fagerendákat fektettek le, s vajatokat véstek beléjük olyan nyomtávkban, hogy a szénrel megrakott csillék kerekei azok között gurulhassanak. Azt tapasztalták, hogy így sokkal könnyebben mozgatható a nehéz teher. Az emberi erőt felváltó, örök vakságra ítélt bányalovak így kapcsolódtak először a sínhez. Ugyanezt a technikát alkalmazták aztán a földfelszín közelében, majd odafönn is, hogy a telirakott fogatok is – a lenti lovak látó társai által húzva – gyorsabban jussanak a szomszédos kikötőbe.

A fa persze gyorsan kopott, sűrűn kellett cserélni az elemeit, ezért aztán a következő század hajnalán már rászegelt vaslemezekkel igyekeztek védeni a futófelületüket. Pár évtized múltán már különféle

öntöttvas-elemekkel próbálták kiváltani az erdei alapanyagot, hiszen így több teherrel is nagyobb gyorsaság volt elérhető. Ma már megmosolyogjuk az elszánt újítók sínváltozatait, de – mint minden területen, itt is – a sok-sok kísérlet, kudarc és félsiker vezetett el a jól használható, máig ismert formáig.

Onnan, hogy a valóban biztonságos és költséghatékonyan használható vaspályára a gőzgép egyaránt az emberiség rendelkezésére állt, már senki sem szabhatott gátat az ipari forradalom térnyerésének, amely már a XIX. század első évtizedeire egész Európa (és az Egyesült Államok) társadalmi-gazdasági szerkezetét, így szellemiségét is átalakította. („Ezek a

*föld erei, / Bennök árad a műveltség, / Ezek által ömlenek szét / Az életnek nedvei”* – áradozott a vasutakról például Petőfi.)

A népesség mindenütt a szaporodó gyáraival, üzemivel, építkezéseivel a szegényeknek megélhetést biztosító, vagy legalább azzal kecsegtető, a gazdagoknak pedig valóban jobb életkörülményeket nyújtó városok felé áramlott. Évtizedek alatt százezres, milliós városok jöttek létre, de még a kevésbé iparosodott, elmaradtabb térségekben is kialakult a nagyvárosi sajátos életformája.

Pest és Buda, a Duna parti ikertelepülés is ekkor emelkedett a hazai polgárság gazdasági-szellemi fővárosára rangjára. Míg az 1840-es években a két város együttes lakossága csaknem százezer fő volt, 1880-ra már meghaladta a négyszázezeret, egy újabb évtizeddel később pedig túllépett a félmillión. Ilyen tömegközlekedési szükségletének kielégítésére a céhbe tömörült 240 pestbudai konflisos és fiákeres képtelennek bizonyult. Ez a hiány szülte meg és erősítette föl a külföldi világvárosaiban alkalmazott társas közlekedési eszközök meghonosításának igényét. A fizetőképes igény megléte pedig meghozta a vállalkozói kedvet is.

Az 1829-ben mindössze két ellenirányban közlekedő ló vontatta „földszintes” kocsival kialakított londoni omnibuszvonal hamar számos követőre talált földrészünk boldogabbik felén. Nyugat-Európában alig pár év múlva már emeletes (felülnyitott) omnibuszok is futottak. (Az *Éjjel az omnibusz tetején...* kezdetű örökbecsű magyar operettsláger is megörökítette az alant nyikorgó kerekeket és a jármű felső szintjén utazókra szépen nevető teliholdat.)

Pesten és Budán azonos évben 1832-ben indultak el – a szlengben később omnicseneknek becézett közjárművek – az omnibuszok. A Dunán inneni oldalon a Színház tér (a mai Vörösmarty tér) és a Városliget között teremtettek így kapcsolatot, a Dunán túli társvárosban pedig a Szarvas tér és a Zugliget, valamint a Bécsi kapu és a Császár-fürdő között indultak előbb óránként, majd fél- és negyedóránként járatok. (Miközben voltak ugyanezen célokhoz szállító, Pestről indult járatok is.) A vállalkozók később mindenüvé igyekeztek omnibuszaikkal odafurakodni, ahol nagyobb tömeg fordult elő: a színházak, a múzeum, a mulatók, a kiránduló- és a vásárhelyek, a közlekedési gócpontok környékére. Így lett a Színház tér után a pesti Szervita és Széna tér (ma Kálvin tér) is a járatok legfőbb indító- és érkeztető pontjává. 1878 körül már közel háromszáz tulajdonos mintegy ötszáz omnibusza róttá az utcákat. (Jókai Mór is pályázott a főváros vezetésénél, hogy egységes hálózatot szervez.) A járművek sikerét jelzi, hogy a kocsik állandóan zsúfoltak voltak. A Honderú című egykori divatlap szerint az omnibuszok: „oly ketreczhez hasonlítanak, mikben baromfiak a megpukkadásig összezúfoltatnak”.

Ez az állandó utastéri szükségesség lehetett épp az egyik ösztönzője (a másik a több utas kényelmes és gyorsabb szállításából adódó – jegybevétel képében megtestesülő – gazdasági megfontolás) Károlyi Sándor gróf kezdeményezésének. 1865-ben az ő vezetésével jött létre a Pesti Közúti Vaspálya Társaság, amely engedélyt kért és kapott egy lóvasút megépítésére a Pest és – az 1950-ig még önálló közigazgatású város – Újpest között. Megfontolásában elsősorban az vezette, hogy az édesapja által alapított település lakói kényelmesebben juthassanak el pestbudai munkahelyeikre, illetve onnan otthonaikba is, mint eladdig. (A lóvasút mint eszme, az omnibuszhoz hasonlóan Londonban nyert létjogot. Ott 1803-ban indulván, negyed századdal meg is előzte szabadkerekű társát. Volt azonban hazai előkép is, a József nádor által felkarolt, 1827-28 közt működött Pest-Kőbánya lebegővasút, amelyen felfüggesztett két keréken húzta két ló a kővel megrakott kocsikat, akár 427 mázsányi terhet is.)

Budapest első – a pesti Széna tér (Kálvin tér) és az újpesti városkapu között közlekedő – lóvasútjának próbautja 1866. július 30-án, első menetrend szerinti, ünnepélyes indítása pedig két nappal később, augusztus 1-jén, kétszáz éve történt.

A Vasárnapi Ujságban közzétett „A pesti közúti vaspálya közlekedésének teljes programja” szerint „A pesti lóvonatu vasút e hó 1-jén a közforgalomnak megnyitván, a rendes vonatok menetrendét az igazgatóság következőleg állapítja meg: [...] Az Újpestig közlekedő vonatok a következő állomásokon fognak megállapodni: Szénatér, Zrínyi-kávéház, Deák-tér, lipótvárosi templom, államvasuti indóház, kis-sör csarnok. [...] A társaság minden kocsiján ellenőrzési jegyek vannak használatban, melyeket a kocsivezető köteles minden beszállónak láttára a szelvénykönyvből kiszakítani és a vitelbér letétele mellett



A margitszigeti lóvasút megállója



A Kerepesi úton

átszolgáltatni. Az ellenőrzési jegyek hiánya vagy elvesztése a vitelbér újabb lefizetésére kötelez.”

A „vitelbérek” I. osztályon 20, másodosztályon 15, III. osztályon pedig 10 krajcárba rúgtak, ami különösen az utolsó komfortfokozaton volt az omnibuszok többségénél olcsóbb. A pesti végállomástól 6 óra 10 perckor, az újpestiről 5 óra 56-kor indult az első szerelvény, az utolsó pedig 20.44-kor, illetve 20.31 perckor. Addig pedig nagyjából 40-55 percenként volt mindkét irányba járat. A fővárosiak azonban a köztes időkben is járműre szállhattak, mert történetek külön indítások az államvasúti indóházhoz (a mai Nyugati pályaudvarhoz) és a kis sör csarnokig (a mai Lehel térig, Lehel csarnokig) is. Ráadásul a Társaság ígéretet tett – be is tartotta – , mely szerint „Vasárnapokon és ünnepnapokon a szükségletehhez képest ezen vonatok minden irányban meg szaporíttatni fognak.” A két végállomás közötti menetidő mindössze 35 perc volt, ami persze erős utasforgalom esetén lehetett ennél némileg több is! A belső városrészi forgalomnál nem is lehetett igazán az úti cél elérésének időpontját kiszámítani, hiszen „a közlekedő vonatok, be és kiszállás végett bármikor megállíthatók” voltak. Ha valaki fel kívánt szállni, éppúgy leinthezte a szerelvényt, mint manapság a taxikat szokás. Lenhossék Józsefről, a híres orvosprofesszorról jegyezték föl,

hogy elunta a folytonos kézlendetést, s egy-egy jóféle kubai szivarral kedveskedett a kocsivezetőknek. Így azok, ha meglátták, hogy ott áll a lakásához közeli kereszteződésben (Múzeum krt. és a mai Bródy Sándor, akkor Sándor utca), vagy akár csak közelít is felé, rögvest megálltak, később még kicsit vártak is, hátha kilép a kapun. E kereszteződésben alakult ki tehát – érdemes megjegyezni! – a fővárosi tömegközlekedés első, végállomások közötti feltételes megállója.

*„Pest városa ismét egy lépéssel előrehaladt az európai civilizatio terén. [...] Egyelőre annyit mondhatunk, hogy az utcai sínek lerakása s az út kikövezése, bár eléggé gyorsan folyt, tartósságot ígérő, solid módon hajtott végre, s hogy a készletben levő szállítási kocsik kényelem dolgában a méltányos igényeknek meg fognak felelni. S reméljük, hogy ha a közönség e szállítási móddal megbarátkozik, a vállalat üzleti szempontból is sikerülni fog, mit már csak azért is óhajtanunk kell, hogy a közóhajtásnak még inkább megfelelő egyéb útvonalak (mint p. o. a városliget, a budai hegyek stb.) számára is akadjon minél előbb részvényes társulat, mely a szabadba vágyó városi lakosságnak gyors, kényelmes és olcsó szállítási eszközzel szolgáljon.”* – lelkesedett a Vasárnapi Ujság ismeretlen hírlapírója már több mint egy héttel megelőzve az első járat indítását.

Az általa is jelzett közóhajtás is hamar teljesült. Az első, rendkívül kedvező tapasztalatok nyomán két év múlva a mai Madách térről a Rákóczi úton át, Baross téri elágazással a Rottenbiller utcán át a Városligetig, a másik szárnyán a Baross tértől a Kerepesi (ma Fiumei) úton át a „pest-losonczi vasúti indóházig” (a későbbi Józsefvárosi pályaudvarig) vezettek a sínek, amiket még abban az évben Kőbányáig meghosszabbítottak. 1869-ban egy harmadik lóvasút-vonalat is kialakítottak, amely a Széna (Kálvin) tértől az Üllői úton a Ludoviceumhoz (a Ludovika Katonai Akadémiához) vitte az utasokat. 1872-ben a mutatkozó igényeket látva, a pest-újpesti vonalat Rákospalotáig meghosszabbították, újabb elővárost kapcsolva a budapesti vérkeringésbe. 1867-ben egy új szereplő, a Budai Közúti Társaság is színre lépett. Ők elsőként a Lánchíd-fő-Óbuda, valamint a Raktárház (ma Bem J. tér) és Zugliget közötti járatukat építették ki. Nevükhöz fűződik a Déli pályaudvar és a János Kórház összekötése is. 1869-ben a Margitszigeten adtak át egy egyvágányú, több kitérős vonalat, amin a lovak a sziget két csúcsán működő hajóállomások között szállították az utasokat, kirándulókat.

A két lóvasút-üzemeltető társaság 1878-ban Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) néven egyesült. 1885-ben az egy éve átadott Központi (ma Keleti) pályaudvartól elindult a forgalom a Csömöri (ma Thököly) úttól az Aréna (ma Dózsa Gy.) útig vezető lóvasúton is. Az utolsóként kialakított lóvasút-pálya 1896-ban készült el, hogy az Orczy térhez közeli Tisztviselőtelepet kösse össze a Ludoviceummal és

másik irányban a Népligettel. (A budapesti lóvasúton ekkor már 1200 ló szolgált.)

A BKVT azonban vesztesre állt. 1887-ben a Siemens-Halske cég által gyártott szerelvényekkel a Budapesti Városi Villamos Vasút (BVVV) társaság elindította az első pesti villamost, majd 1890-re kiépítette teljes nagykörúti vonalát. 1896-ra ezt a Király utcai vonallal bővítették. 1896-ban megkezdte működését a Budapest-Újpest-Rákospalotai Villamos Vasút, sőt az akkor Ferenc József nevét viselő Millenniumi Földalatti Vasút is, amelyen szintén villamos árammal hajtott járművek robogtak. (Ez utóbbi a BKVT és BVVV közös vállalkozása volt.)

Rákosi Viktor (Sipulusz) egykorú karcolata, a Különböző utasok című írás, a közlekedő városlakók eltérő viselkedésével láttatja a háromféle járműn kialakult közérzetet. *„Az omnibuszon az emberek tisztelegnek egymást s a szakácsné a piaci kosárral az ölében ül. Kiszállni és beszállni kinszenvedés. A lóvasúton kevésbé vad, de bizalmas tónus uralkodik. Az utas politizál a szomszédjával s különösen a konduktorral. Ha valaki egy viccet mond, mindenki nevet, az egész kocsi. A villamos vasút egy úri szalon, hideg és fényes; senkise szól senkihez, gyorsan megy a föl- és leszállás, mindenki szót fogad a konduktornak (a mit a lóvasútnál sohse tesz meg). [...] A legnagyobb utazás vasárnap este a városligetből lóvasúton bejönni a városba. Utána egy hétig fáradt a polgár, nem a mulatságtól, hanem ettől a lóvasútutazástól. De a következő vasárnap azért ugyanannyi nép van a városligetben, mint a múltkor. Úgy látszik, ha a nép lóvasutat lát, nem tud okosan gondolkodni. Vagy tán az is a mulatsághoz tartozik, hogy összegázolva vergődjék haza csöndes hajlékába.”* Sipulusz meglátásait egyébként több író társ lóvasút iránti kései nosztalgiázása (lásd Krúdy Szindbádjá és Rezeda Kázmérja) is visszaigazolja.

A BKVT vezérkara kénytelen volt belátni, csakis előrefele menekülhet. Így aztán maga is villamosítani kezdte a hálózatát, ami 1898-ra a budapesti lóvasút szinte teljes felszámolásához vezetett. (Csak egy maradt meg még mutatónak néhány évtizedig: a margitszigeti, de 1928. április 11-ével az is megszűnt.) Az egykori nagy ellenfélre is ugyanez a sors várt. Az utolsó omnibusz 1929. november 5-én kocogott végig a Szent Imre herceg (ma Villányi) úton.

A Pesti Napló kortárs publicistája, Gerő Ödön Budapest című cikkében, 1896 áprilisában az omnibusszal és villamossal együtt a lóvasutat is olyan mérgezett dárdáknak nevezte, amelyeken jótékony a mérég, mivel *„kigyógyította az elmaradt városrészeket az álomkórságból, most pedig a megelevenedettek csak úgy ficánkolódnak, mint maguk az ébresztők”*. A lóvasút meghatározó szerepet töltött be, maradandó nyomot hagyott Budapest közlekedéstörténetében, hiszen a legkorszerűbb új villamosokon utazók jó része ma is a BKVT hajdani lovas járatainak nyomvonalán halad.

**Hegedűs Sándor**