

Krizsán Sándor

Pest és Újpest első lóvasútja

Újpest fejlődéstörténetében nagy szerepet kapott hazánk első nagyvárosi kötött pályás közlekedési eszköze, a lóvasút. Három évtizeden át ívelő „karrierje” a kortársak számára kezdetben áldás volt, de a mind intenzívebbé váló technikai fejlődés rövid idő alatt túlhaladt rajta. Ennyi időn át töltött be „köldökszínór-kapcsolatot” a főváros és Újpest között ingázók életében.

Keletkezése köszönhető annak, hogy a települést alapító gróf Károlyi István fia, Károlyi Sándor (1831–1906) a Fót központú családi birtokuk részét képező község, valamint Pest város fejlődését, ezzel vagyonuk gyarapodását kívánta elősegíteni. Néhány vállalkozó társával ő kezdeményezte megvalósítását, és az első nagyszabású városi közlekedési részvénytársulat alapításában és működtetésében is szerepet vállalt 1874-ben történt elnöki tisztségéről való lemondásáig.

Károlyi Sándor gróf vezetésével 1863. október 11-én egy néhány fős vállalkozói csoport elhatározta, hogy az elsőként New Yorkban megjelenő (1832), majd Párizsban (1854), Birkenheadban (1859), Londonban (1860) és Koppenhágában (1863) is feltűnő lóvasút Pest és Újpest közötti vonalát megépítik. Céljuk a jó közlekedés által a kereskedelmi fejlődés biztosítása, illetve a vonal mentén fekvő városi telkek értékének emelése, befektetések előmozdítása volt. A szükséges előmunkálatokhoz helytartótanácsi hozzájárulást szereztek 1864-ben, majd azok elvégzését követően részvényeket bocsátottak ki. Végleges építési hozzájárulást kértek a pest-újpeстин kívül minden Pest város területén létesítendő vonalra is, ennek engedélyezési tárgyalása 1864 novemberében zajlott. 1865. április 22-én a Helytartótanács kiadta engedélyokmányát az építéséhez, majd május 22-én az engedélyesek részvénytársaságot alapítottak Pesti Közúti Vaspálya Társaság (PKVT) néven, melynek első elnöke gróf Károlyi Sándor lett, a cég tényleges vezetése Jellinek Mór közgazdász-nagykereskedő mint kereskedelmi igazgató kezében összpontosult.

Októberben többszöri tárgyalások után megkezdődött a kivitelezése. A vasúti pálya 1435 mm-es normál nyomtávolsággal, egyvágányos, kitérős rendszerrel készült. Beszerezték a szükséges járműveket is, nyolc emeletes és négy egyszintes kocsival kívánták a forgalmat megindítani. A mai Kálvin – egykori Széna – téri végállomástól a mai Múzeum és Károly körúton, a mai Bajcsy Zsilinszky úton és a Váci úton vezetett a mai újpesti vasúti híd melletti végpontjáig, ahol a társaság kibérelte, később megvásárolta Wagner János építész házát a forgalmi személyzet helyiségei, valamint váróterem részére. (Ez az „indóház” ma is áll a Váci út 201. szám alatt.) Mellette építették fel az istállókat és a kocsiszínt. A PKVT kezdetben a lovakat csak bérelte, később tértek át saját vonóerő alkalmazására.

A majdani főváros, Budapest első közúti vasútjának megnyitó ünnepségét 1866. július 30-án, délután 4 órakor tartották meg, e jeles eseményről több lap is beszámolt. Most idézzük a Magyarország és a Nagy Világ tudósítóját: „Képzeltetik önök, hogy nagy volt az érdekltség a közönség részéről s a lel-

kesülés, midőn az öt kocsi, a városi hatóság több tagjával, – élükön az alpolgármesterrel – sok úri nővel, szép leánnyal, részvényesekkel, polgárokkal s egy egész kocsi, csupa újságírókkal – megindult. Az egyik kocsiból harsogott az ott elhelyezett népzenezők hangszereiből a vidám induló s a többi kocsin is folytonos vidámság és jókedv uralkodott, mialatt a harminczhat percnyi utazás után a vonat Uj-Pestre megérkezett. Egész őszintén valljuk be, hogy az uj-pesti indóház várakozásunkat felülmúlta. E tágas és díszes épület zászlókkal volt díszítve. (...) Uj-Pesten is szép számú társaság fogadott bennünket, s míg a társaság egyik része a helybeli leánykák által osztogatott virágbokrétaiban gyönyörködött, addig a másik rész az indóházi vendéglőbe sietett, hol jutányosan és elég jó uzsonnát szolgáltak fel (jó pénzért) a vendéglős fürge pinczérei, s egy cigánybanda erőlködött – jó magyar dalokat játszani. Hat óra előtt pár perczzel megszólalt a vonatvezető sípja s pontban hat-órakor indultunk vissza Pest felé, s harminczöt percz után a szenatéren, ismét a váró sokaság üdvözlései mellett szálltunk le a kocsikról.”

Menetrend szerinti forgalma augusztus 1-jén indult. Viteldíjként az I. kocsiosztályon 20, II.-on 15, míg a III. osztályon 10 krajcárt kellett fizetni. Kezdetben 20 perc és 2 óra 30 perc között változott az indulási idő. Hamar kitűnt azonban, hogy a meglévő járműállománnyal e követési idő nem elégséges, ezért a PKVT újabb kocsik beszerzésével és forgalomba állításával igyekezett a zsúfoltságon enyhíteni. Utasai megkedvelték a kor modern közlekedési eszközét, már az első hónapban közel 57 ezren vették igénybe.

Ezt követően Újpest hirtelen fejlődésnek nézett elébe. A megjavult közlekedési kapcsolat sokakat csábított ide, mivel a lakásarak olcsóbbak voltak a szomszédos nagyvároshoz képest, viszont munkaalkalom részben ott kínálkozott. Jól szemlélteti e változást, hogy míg a lóvonat megindulása utáni második évben 229, két esztendő múlva, 1870-ben már több mint kétszer annyi, 519 lakóház állt a községben. Egy évtizeddel később 995-re, 1890-re pedig 1484-re emelkedett az otthont jelentő épületek mennyisége. Lakosságszám tekintetében még inkább érezhető emelkedés: 1870-ben 6722-en, 1880-ban 11 668-an és 1890-ben pedig már 23 521-en éltek Újpesten, nagy részben naponta ingázva az 1873-ban egyesített Budapest felé.

Ezt elősegítendő a Pesti Közúti Vaspálya Társaság rövid időn belül növelte indulásainak számát, ám egyre erőteljesebben mutatkozott az üzem hibája: egyvágányos, kitérős rendszerű pályáján a kitérőknél történő várakozási idő elég nagy volt, miáltal az utazási idő is jelentősen emelkedett.

Dr. Ugró Gyula, Újpest első polgármestere az Újpesti Napló 1934. január 6-i számában emlékezett vissza az újpesti lóvasút „hőskorára”, diákkorának e közlekedési eszközzel kapcsolatos élményeire, amikor még a helyben élő tanulók – mivel a községben nem volt középfokú oktatási intézmény – fővárosi gimnáziumba jártak.

„A lóvonat a Váci úti végállomástól (...) éppen egy óra hosszáig cammogott, mert a közlekedést egyes sinpáron bonyolították le és Pestig hat váltó, illetve kitérő volt. A kitérőknél sokszor 5-10 percig kellett várakozni, míg a szembe jövő kocsi is a kitérőhöz ért. Ez tette leginkább kellemetlenné az utazást. (...)

Más alkalommal elindult a lóvonat a rendes időben az állomásról, de utközben meglepett minket a havazás s a sűrű hópelyhek csakhamar befedték,

sőt egészen betömték a vágányokat. A lóvasúti kocsi elé fogott telivérnek éppenséggel nem mondható két pára azonban csakhamar kifáradt s akkor úgy a felnőtt, mint a gyermek utascapat mind neki álltunk és toltuk egy darabig a kocsit, serkentení akarván ezzel is, bár teljesen eredménytelenül a lovakat, míg végre mi is kifulladtunk s akkor le kellett mondanunk arról a dicsőségről is, hogy a paripákat mi tovább helyettesítsük. A megtett ut távolságához képest, tehát gyalogszerrel vagy Pestre, vagy vissza indultunk s igen sok esetben fáradtságos ut után jutottunk csak a célhoz, s minthogy akkor a természet kifürkészhetetlen titkánál fogva sokkal több havazás is volt, mint manapság, ez az eset igen gyakori volt.

Hasonló keserves utazás után egyik délelőtt 10 óra körül még bejutottam ugyan az iskolába, de az előadás végeztével kijövet sehol lóvasúti kocsinak híre hamva sem volt. Az uccákon felgyülemlett hótömegek pedig jelezték azt, hogy hasztalan is lenne minden várakozás, mert közlekedési eszközről itt szó sem lehet, neki vágtam tehát az utnak hazafelé. (...) A lóvasúti kocsiknak itt-ott csak, akkor kakasülésnek nevezett tetejei látszottak ki a hórakásokból, a mibe a hófúvás eltemette azokat. (...) ilyenkor aztán napokig is szünetelt a közlekedés, míg az akadályokat elhárították. (...)

A lóvasúti kocsik belsejében nem volt tilos a dohányzás s az utazó közönség a legkomiszabb pipadohánytól kezdve a legkülönbélebb cigaretta és szivar füsttel úgy megtöltötte a levegőt, hogy ép tüdejének és sas szemének kellett annak lennie, ki azt kibirta s minthogy az utasok sem az ajtót, sem az ablakot a hidegben kinyitni nem engedték, mi serdülő diák gyerekek ugyan csak megszenvedtük az ilyen utazásokat a téli időkben. Mikor már a nikotin mérgező hatását erősen éreztük, vagy a szemünket a füst marása teljesen elborította könnyel, úgy segítettünk magunkon, hogy leugrottunk a kocsiról s rögtönzött versenyt rendeztünk a lóvonattal, ami annál is inkább lehetséges volt, mert különösen a hazafelé fáradtan baktató paripák nem valami nagy sebességgel igyekeztek előretörni, de nem is akartak túltenni sehogy sem rajtuk, ha mi ilyenkor magunk mellett is hagytuk őket.

Nyáron aztán az emeletes kocsik tetején, a kakasülön, friss levegőt szívhattunk, azonban ott meg végig kellett élveznünk a palotai kofák nem éppen legépületesebb társalgásait, ami igen sokszor legkevésbé sem volt előnyös dolog a serdülő tanuló ifjúság erkölcsi és lelki nemességének fejlesztésére.

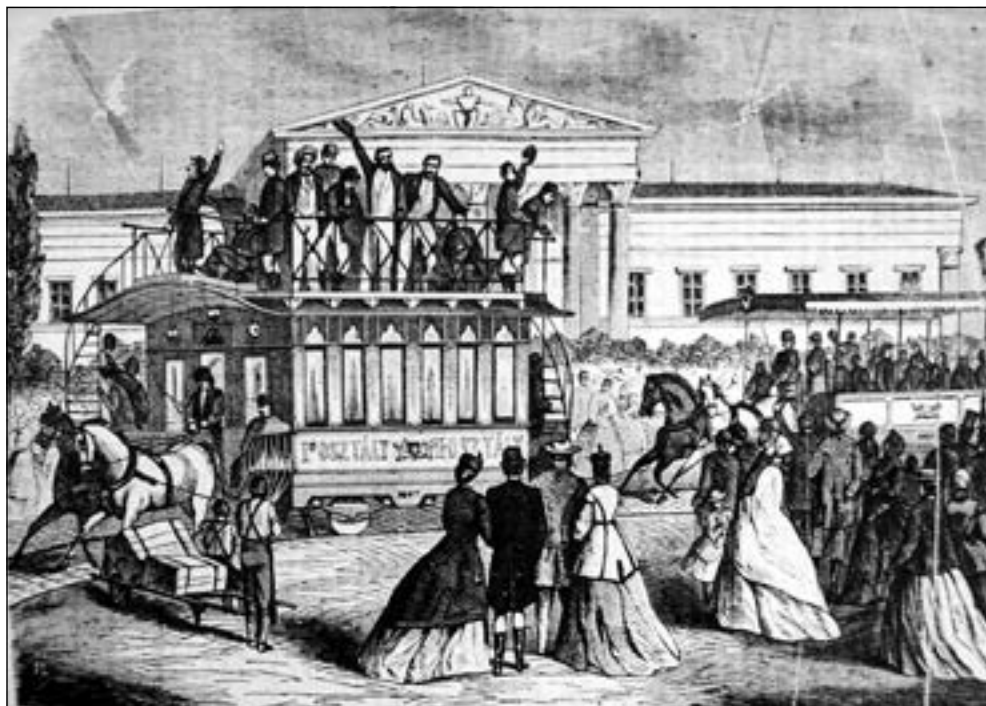
Igen sok esetben az előadás után, midőn a Kálvin térről jövő újpesti kocsi sehol még látható sem volt, különösen akkor, ha szép derűs nap volt, elindultunk gyalogosan hazafelé abban a reményben, hogy majd csak utolér bennünket az az alkalmatosság, amin majd azután a gyaloglást kipihenhetjük hazáig. Megsúghatom azt, hogy bizony legtöbbször kiértünk mi Újpestre anélkül, hogy a lóvasúti kocsi utolért volna bennünket, avagy láhattuk volna mögöttünk annak csak a színét is."

E lóvasút pesti szakaszán, a mai Astoria és a Nyugati pályaudvar között 1870-ben kettős vágányúvá építették át a pályáját, idővel pedig a mai Kálvin tér és a mai Rákóczi – akkor Kerepesi – út között is létesült második sínpár, ámde a Nyugati pályaudvartól kifelé továbbra is kitérőkön át haladtak a kocsik. E rendszer a lóvasúti üzem szinte teljes időszaka alatt fennállt annak ellenére, hogy az újpesti kocsik száma is mindinkább emelkedett, forgalma sűrűsödött.

Fejlesztésére a PKVT – 1878-tól pedig a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) – időről időre tett lépéseket, ami leginkább a kitérők hosszának növelésében merült ki. Ám ez sem mutatkozott elegendőnek, a mind rendszerebben jelentkező újpesti helyi sajtó többször tárgyalta e gondot. Az Újpesti Közlöny 1882. november 12-i számában olvashatjuk, hogy *„az által, hogy a hét váltó mindegyikénél rendszeren várni kell, az út kelletlen hosszú, rendszeren öt negyed, de nem ritkán egy s fél óranyi ideig tart, mi pedig igen sok, tekintvén azon körülményt, hogy más viszonyok között ez az út rövid háromnegyed óra alatt volna megtehető”*.

Több ízben jött létre civil kezdeményezés a lóvasút-közlekedés fejlesztéséért. Példa erre az Újpest és Vidéke 1884. november 27-én megjelent híradása: *„Mint halljuk, több jómódu polgár egy Budapest–Újpesti társaskocsi vállalat létrehozásán fáradozik, mely hivatva volna a budapesti közúti vaspálya-társasággal versenyezni.”* Végeredményben ennek is köszönhető, hogy később – 1896-ra – egy új villamosvasút (a mai 14-es vonal őse) – született a Budapest–Újpest–Rákospalotai Villamos Közúti Vasút Részvénytársaság (BURV) égisze alatt, a Lehel utca mentén. Építésének szándékáról elsőként 1884-ben szólt a helyi sajtó, 1886 márciusában gőzüzemű vasút tervéről cikkeztek, végül villamos üzemmel valósult meg.

1882 decemberétől a pest–újpesti lóvasút járművei napközben már 10 percenként indultak Pestre, az évtized derekán a mindinkább emelkedő utaslétszám hatására már 7 perces járatsűrűség állt fenn csúcsforgalmi időszakban.



Az első pesti lóvasút a Nemzeti Múzeum előtt
(Vasárnapi Újság, 1866)

1891-ben az első kocsi Újpestről 4 óra 10 perckor, a pesti végponttól (amely az 1880-as évek folyamán átkerült a mai Fővám térre) 5 óra 20-kor, az utolsó mindkét végállomásról este 10 órakor indult. Menetideje mindig változott, mert *„(...) az egyik kocsis három, a másik négy, a harmadik öt negyedóra alatt hajt be Újpestről a fővárosba, avagy vissza (...)”* (Újpesti Ellenőr, 1888. január 29.). A három kocsoisztály szerinti tarifa továbbra is megmaradt, majd miután a BKVT más vonalain életbe léptette a szakaszjegyrendszert, 1887. november 10-étől kezdődően itt is bevezették.

A mind zsúfoltabban járó lóvonatok közlekedésén már nemigen tudtak javítani. 1893 nyarán Földváry Mihály, Pest-Pilis-Solt-Kiskun Vármegye alispánja a fővárossal egyetértésben szorgalmazta gőzerejűvé alakítását, ami elől a BKVT elzárkózott, mivel már korábban végzett ilyen kísérleteket, sikertelenül. Átalakítását csak úgy vállalta, ha a pest-újpesti mellett többi vonalát is villamos üzemre rendezheti be.

Budapesten először 1887-ben jelent meg a villamosvasút, két év múlva már rendszeres forgalmat bonyolítottak le az elektromos áram által hajtott közúti vasúti kocsik. A technikai fejlődéstől messze elmaradt lóvasút nem volt képes versenyben maradni, ezért is vállalta a BKVT hálózatának villamos üzeművé alakítását, melyhez a kereskedelemügyi miniszter 1895 szeptemberében adta ki engedélyét. Újpesti vonalának átépítése az év őszén kezdődött, és javában átalakulás alatt állt, mikor az Újpesti Közlöny december 29-én idillikus hangvételű írással búcsúztatta a lóüzemet: *„A lóvasut-társaság kocsisait hívjuk fel tanukul a mellett, hogy a külső váczi-ut a legszomorubb ut. Csak hallgassa meg valaki, milyen érzéssel fujják a tülköket a váczi-uton a lóvasuti kocsisok, figyelje meg – ez nem kerül nagy fáradságba – mennyi bus lemondást fejeznek ki a tülkökből kicsalt hangok és igazat fognak nekünk adni. A lovak is, melyek vig kaczagással indulnak ki a pályaházból, a jutagjárhoz érve egyszerre busan földnek lógaťják fejeiket és hoszukat lépve, lassu trappban mérík végíg az utat egész a nyugati pályaudvaríg. Ez az ut az, mely immár dokumentálja, hogy meg vannak számlálva napjai a lovak uralkodásának és olyan kocsik fognak jární, a melyek elé nincs ló befogva, füstjük sincsen, mégis mennek, mintha az ördög kergetné őket. Már nagy darabon le is rakták a villamos vasut útját, sőt a Láng-gyártól a Linczer-gyárig az új sinen mennek a lóvasuti kocsik. S a kocsisok meg a lovak, ha végíghaladnak az új sinen, vagy az új sinek mellett, keseregve keseregnek szomorú sorsukon. A kocsisoknak nincs okuk szomorkodniok, mert azok, a kik beválnak, szolgálni fogják az új ördögös vasutat, azzal a különbséggel, hogy nem fognak tülköbe fujni, hanem csengetnek és nem ostor lesz a kezükben, hanem vasfogantyú, a melyek elcsavarásával megállíthatják a kocsit hajtó áramot. S míg a legszomorubb uton végíg hajtának, addíg sietve elvonul szemük előtt a jövő, melyben el kell válniok a Pejktól meg a Sárgától.”*

Két hónap híján harminc éven át lóvasutazhattak Pestre az újpestiek; 1896. május 30-án indult az első Váci úti villamos a Nyugati pályaudvarig.