

KRIZSÁN SÁNDOR

## Lóvasutak Újpesten és Rákospalotán

1866-ban egy új közlekedési eszköz jelent meg Pest városának főútján, a kötött pályán futó lóvasút. Az első vonal a Széna tértől (mai neve Kálvin tér) Újpest határáig vezetett, biztosítva a nagyváros közvetlenebb kapcsolatát a fiatal községgel. Újpest területe több értékes házhellyel, telekkel a Károlyi család földi birtokának részét képezte, így fejlődésében érdekelt volt a település alapítója gróf Károlyi István és fia, Károlyi Sándor. Az ide költöző iparosok, kereskedők piacot, a munkások pedig állást találhattak a nagyvárosban, és lóvasúton könnyebben tudtak „bejárni”, mint az addigi, egyenetlenül közlekedő közúti társaskocsikon. Szomszédságában feküdt Rákospalota község, melynek lakói főleg mezőgazdasággal foglalkoztak, termelt javaikkal jó részben Pestre jártak piacozni. Előnyös volt számukra, hogy az ország első vasútvonala 1846 után településük mellett vezetett keresztül. Ám a ritka és drága vasút helyett többen választották a később létesített, lakóhelyükről Újpestre vezető lóvonatot, melyről egy átszállással Pest belterületére is eljuthattak.

Pestet, illetve a későbbi fővárost, Budapestet, valamint Újpester és Rákospalotát két, pontosabban három lóvasúti vonal kötötte össze. Az alábbiakban röviden ismerjük meg keletkezésük körülményeit, és idézzünk fel néhány apró epizódot életükből.

### **Pest-újpesti vonal**

Nem véletlen tehát, hogy a lóvasút megvalósításának szorgalmazójaként találjuk gróf Károlyi Sándort. 1863 októberében vezetésével

tartotta értekezletét az a néhány fős vállalkozói csoport, amely elhatározta ennek az új utazási formának életre hívását. A szükséges előmunkálatokhoz helytartótanácsi hozzájárulást szereztek (1864), majd a mérnöki feladatok elvégzése után felmérték a forgalom várható nagyságát és kiszámították a leendő vonal műszaki és gazdasági paramétereit. Részvényeket bocsátottak ki, melyek bevételeiből az építésre szánt összeget kívánták biztosítani. Miután sikerült a megfelelő anyagi alapot előteremtteni, végleges építési engedélyt kértek a Helytartótanáctól, amellyel már nem csak a pest-újpesti vonalra, hanem minden Pest város területén létesítendő ló- és gőzüzemű vasút építésére vonatkozott. Az engedélyezési tárgyalás 1864 novemberében zajlott le.

1865. április 22-én a Helytartótanács kiadta az építéshez hozzájárulását. Ebben többek között kikötötték, hogy a pest-újpesti vonalat két esztendő alatt meg kell építeni, mert ellenkező esetben elvesz a koncesszió. Május 22-én az engedélyesek részvénytársaságot alapítottak Pesti Közúti Vaspálya Társaság (PKVT) néven, melynek első elnöke gróf Károlyi Sándor lett, ki e tisztségét 1874-ig viselte. A cég tényleges vezetése azonban Jellinek Mór közgazdász-nagykereskedő, mint kereskedelmi igazgató kezében összpontosult.

Októberben, többszöri tárgyalások után megkezdődhetett az építkezés. A vasúti pálya 1435 mm-es normál nyomtávolsággal, egyvágányos kivitelben épült, a kocsik találkozására a vonal bizonyos pontjain kitérőket hoztak létre. Beszerezték a szükséges járműveket is, nyolc emeletes és négy egyszintes kocsival kívánták a forgalmat megindítani.

A vonal a Széna téri végállomástól a mai Múzeum és Károly körúton, a Bajcsy Zsilinszky úton és a Váci úton vezetett a mai újpesti vasúti híd melletti végállomásáig. Utóbbi végponton a társaság kibérelte majd megvásárolta Wagner János építész házát a forgalmi személyzet helyiségei, valamint váróterem részére. (Ez az „indóház” ma is áll Angyalföld és Újpest határán, a vasúti híd szomszédságában.) Mellette építettek fel az istállókat és a kocsiszínt. A PKVT kezdetben a lovakat csak bérelte, később tértek át a saját „vonóerő” alkalmazására.

A majdani főváros, Budapest első közúti vasútjának megnyitó ünnepségét 1866. július 30-án, délután 4 órakor tartották meg, a menetrendszerinti forgalom augusztus 1-jén indult. A Széna téri és az újpesti

végállomások között a Nemzeti Múzeumnál, a mai Astoriánál, a Deák téri evangélikus templomnál, a Bazilikánál, a Nyugati pályaudvarnál és az egykori Kis sörcsarnoknál (amely a Csanády utca torkolatánál állt) jelölték ki megállóhelyet. Vonaluk további, Újpestig tartó szakaszán a kocsik bárhol megálltak fel- és leszállás céljából. Utasai hamar megkedvelték az új közlekedési eszközt. A kocsik nagy forgalmat bonyolítottak le, az első hónapban mintegy 57 ezren utaztak rajtuk. A zsúfoltság enyhítésének érdekében a PKVT újabb járműveket vásárolt, melyekkel a forgalmat vasár- és ünnepnapokon sűrűthették. Az 1870-es évek elején Pest belvárosában a pályát kettősvágányúra építették át, külső szakaszán a kitérők hosszúságát növelték meg, bár a menetidő így is hosszú volt, több mint egy órán át tarthatott az utazás.

A megjavult pest-újpesti közlekedés vonzónak tette Újpestet, lakásai is a nagyvároséhoz képest olcsóbbak voltak. Idővel az ideköltözők száma jócskán megemelkedett, ennek köszönhetően a kocsik mind sűrűbben, ráadásul zsúfoltabban jártak. Földvári Mihály, Pest-Pilis Solt és Kiskun vármegye alispánja 1893 nyarán a fővárossal egyetértésben szorgalmazta a vonal gőzerejűvé alakítását. Az 1878-tól „Budapesti” előnévvel illetett Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) elzárkózott a gőzüzem elől, mert már korábban végzett ilyen kísérleteket – sikertelenül. Az átalakítást csak úgy vállalta, ha vonalait (nem csak ezt az egyet, hanem teljes fővárosi hálózatát) villamos üzeműre rendezheti be. Ehhez a kereskedelemügyi miniszter 1895. szeptemberében járult hozzá. Az átépítés rögtön elkezdődött, s az újpestiek legnagyobb örömeire 1896. május 30-tól már villamossal lehetett utazni a főváros és Újpest határától a Nyugati pályaudvarig.

## **Megyeri vonal**

A pest-újpesti lóvasút azonban már megépítésekor hiányos volt. Az eredeti elképzelés szerint egészen a mai Zsilip utca vonalában fekvő téli kikötő zártöltésének közeléig vezetett volna, de még a kezdetekkor a PKVT „lespórolta” ezt a rövidke újpesti szakaszt. Ahogy a pesti lóvonat megindult, a naponkénti egy hajójárat – amely érintette Káposztásmegyert – megszűnt, a helyi szőlőtulajdonosok és lakók közlekedés nélkül maradtak. Ezért 1866 novemberében panaszos hangvételű levelet jut-

tattak el a Helytartótanácsához, melyben kérték, utasítsa a társaságot a maradék vonal elkészítésére, és hogy a cég addig ne kapjon újabb hozzájárulást a további vasútépítésekhez, míg nem teljesíti az engedélyben kikötött azon feltételt, mely szerint újpesti vonalát két év alatt a téli kikötő zártöltéséig meg kell építenie.

A PKVT védekezése szerint többek között az építés költségeinek magas összege, ezzel fordított arányban az utasszám (így a bevétel) várható csekély mértéke miatt állt el a megvalósítástól. Mint állította, jogtalanságot nem követett el, sőt jogában állt volna az egész vállalatot teljesen felhagyni, vagy az engedélyben foglaltakkal csak részben élni.

Nem történt előrelépés e gond orvoslására, így a megyeri birtokosok újabb beadvánnyal fordultak a nem régen megalakult Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumhoz, ezt Újpest község kérelme is követte. A hiányolt pályaszakasz ügyét ismét felülvizsgálták. Megállapították, hogy az engedélyokmány alapján a teljes, a téli kikötő zártöltéséig vezető pest-újpesti vonalat két év alatt, tehát 1867. április 22-ig be kellett volna befejezni, nem fogadható el a cég védekezése. Így a kiépítésre négyhavi haladékot kapott, amit megkísérelt elodáztatni – sikertelenül. Jelentős késéssel 1868. október 7-ére mégis üzembe helyezték az újpesti indóház és a kikötői zártöltés közötti megyeri lóvonatot.

A vonal a Pestre vezető lóvasút újpesti végpontjától indult, innen a Váci úton haladt nagyjából a Zrínyi utcáig, végállomása a töltés közelében helyezkedett el. A Váci út mentén álló, egyre gyarapodó ipari vállalkozások áruszállításhoz a lóvasút pályáját igénybe kívánták venni. A Wolfner-féle bőrgyár telepére 1886-ban fektettek le iparvágányt, s ugyanekkor készült el a helybeli légszeszgyárhoz vezető vágány is.

A vasutat 1895. március 21-ig a BKVT üzemeltette, ekkor a Budapestvidéki Közúti Vasút Rt. (BVKV) az irányítása alatt működő lóvonathálózat bővítése céljából megvásárolta. Forgalma hamarosan megszűnt, ugyanis 1895 tavaszán hozzáálltak a fővárosi vízmű második csővezetékének lefektetéséhez, és a Váci úti építkezés a lóvasút közlekedését akadályozta. A munkálatokkal két hónap alatt végeztek, de a megyeri vonalon többé nem ment személyszállító lóvasút. Újra – ekkor már villamosítva – csak 1898. december 22-én indult meg a Váci úti közúti vasút.

## Újpest-rákospalotai vonal

Pestre már lóvonat járt, a Váci út mentén élők pedig még reménykedve várták a minisztérium rendelkezését a megyeri lóvasúttal kapcsolatosan, mikor már körvonalazódni látszódott egy újabb vonal terve. Újpest keleti irányú terjeszkedése, Rákospalota lakóinak a sűrűbb és olcsóbb utazás iránti igénye, valamint az egyre gyarapodó ipari üzemek áruszállítási módjának javítása mozdította elő a két helység közötti lóvasút létrejöttét.

Az első engedélyes, Lukácsy Sándor rákospalotai nyaralótulajdonos 1868. március 11-én kapott hozzájárulást az előmunkálatokra. Anyagi okok miatt azonban jogát egy nyolctagú vállalkozói csoportra ruházta át, e konzorcium vehette kézhez az 1869. július 4-én kiadott engedélyokiratot. Ám a vasútuk ügye nem haladt előre. A vállalkozók 1870. július 9-én az engedélyt továbbadták gróf Károlyi Sándornak, aki szeptemberben terjesztette a minisztériumhoz a leendő lóvonat általa készített terveit és a pálya leírását. Később némi változtatással ezek alapján valósult meg a vasútvonal.

Október 27-én zajlott le a közigazgatási bejárás, majd engedélyezték az építkezést. Azonban a kivitelezésre szánt idő csak 1871. január 4-ig volt biztosítva, így Károlyi gróf a pálya teljes befejezéséhez újabb haladékot kapott. Építési szerződést kötött a PKVT-vel, majd részvénytársaság alapítását készítette elő. Augusztus 28-án létrejött az Újpest-Rákospalotai Lóvonatú Vaspálya Társaság (URLVT), gróf Károlyi Sándor elnökletével.

Augusztus első felétől 1872 tavaszáig tartott a vasút építése, vonala a pesti lóvonat újpesti végpontjától a mai Árpád út-István út-Görgey Artúr utca-Szilágyi utca-Rákospalota, Pozsony utca útvonalon vezetett keresztül. Forgalma május 1-jén indult, mely alkalommal Palota lakói ünnepséget is rendeztek a vasútállomás melletti vendéglőben, összekötve négy idős házaspár aranylakodalmával. Hivatalosan május 13-án adták át a vasutat.

A pálya egyvágányos kivitelben készült, kitérőket több helyen létesítettek: a mai Árpád úton a Mártírok útja torkolatánál, a jelenlegi Görgey Artúr utcában a Rózsa utcánál, és a mai Szilágyi utcában, ahol a 12-es, 14-es villamosok útvonala elválik egymástól. A vonal rákospa-

lotai vége a Fő úton volt. Ezt viszont csak ideiglenes megoldásnak szánták, ugyanis a vállalat által időközben megvásárolt Reményi-féle telken keresztül (a mai Kertköz utcában) vezették át később a vasutat a Schlosberger olajgyárig (az Énekes utca mellett, a Horváth Mihály utcában állt). Az olajgyárba vezető iparvágány csak később, 1872 és 1876 között jött létre, feltételezhetően egy időben a Kertköz utcai forgalmi teleppel, hol a kocsiszín és az istállók is helyet kaptak. A telep a mai Lóvasút köz–Énekes utca–Kertköz utca által határolt területen állt, déli vége nem ért ki a Kert közíig. A Fő úti szakaszt felszámolták. Állományába 10 személy- és 23 teherkocsi tartozott.

A vasút forgalma nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket, üzeme veszteséges volt. Ezért az 1876. október 1-jei rendkívüli közgyűlésén résztvevők elhatározták vállalat felszámolását, és 1877-től gróf Károlyi Sándor vált gazdájává az újpest-rákospalotai lóvasútnak. Nyomban hozzá is látott fejlesztéséhez, a forgalom (ezáltal a bevétel) emelkedését várta a járatok sűrítésétől – az 1877 és 1880 között véghez vitt kitérő beépítések ezt támasztják alá. Kitérő épült a jelenlegi újpesti Árpád úton az Attila utca torkolata közelében, az István út Jókai és Király utcák közötti részén, valamint a mai Görgey Artúr utcában a Kiss Ernő és Corvin utcák között, illetve a Kiss János utca tövénél. 1880-ra datálható a palotai Pozsony utcában, a mai Károlyi Sándor út és Szövőgyár utca között elhelyezkedő kitérő kivitelezése.

1878-ban készült el a vasútállomáshoz vezető iparvágány, mely a teherfuvarozásra pozitív hatást gyakorolhatott, mert összeköttetés jött létre az Osztrák Államvasút Társaság vonalával. Ebben az évben épült meg Stern Ignác újpesti szeszgyárába vezető iparvágány is (a gyár a mai Árpád úton, a Temesvári és Aradi utcák között helyezkedett el). Ezen kívül áruszállítást szolgáló sínek vezettek a Pollack és Fiai Gyufagyárba (a mai Petőfi és Kassai utcák sarkán állt), valamint az 1882-ben alakult szövőgyárba (a mai Kiss Ernő és Pamutgyár utcák sarkán). Kibővítették forgalmi telepet: 1879-ben egy kovács- és bogárnéműhely, valamint egy várószoba épült. Új járműveket is beszerettek: az üzem 7 új egyfogatú személykocsival és több teherjároművel, valamint lóval gyarapodott.

A lóvasút és utasainak hétköznapjairól a korabeli újsághírek tudósítottak. A lapok általában negatív hangvételű véleményt fejeztek ki, ki-

emelve az üzem hátrányait; a kocsikat egyszerűen csak „köpőládának” nevezték. Állandó téma volt ritka és lassú közlekedésük, erre utal a következő, Ujpest és Vidéke 1885. december 13-i számában megjelent párbeszéd is:

- *Hová, komám?*
- *Palotára; szálljon fel.*
- *Nem lehet komám, mert sietek.*

A gondokat tetézte, hogy a pálya és a járművek is egyre jobban elhasználódtak, felújításukra nagy szükség lett volna. A fejlesztések súlyos gátjává vált, hogy az üzem anyagi kiadása jó részben meghaladta a bevétel mértékét. Károlyi gróf tudta, hogy vasútját a jelenlegi állapotban tovább működtetni nem lehet, ám a forgalmat már csak a községek lakóinak érdekében is fenn kellett tartani. Ezért úgy döntött, hogy mindenestől eladja; ismételten részvénytársaság alapítására szánta rá magát.

A lóvonatot 1894. február elején Ország Sándor városrendezési szakember, mint a BKVT igazgatósági tagja és Jellinek Henrik (Jellinek Mór fia) BKVT vezérigazgató vásárolta meg és április 18-án megalakították a Budapestvidéki Közúti Vasút Részvénytársaságot (BVKV). Elhatározták, hogy az üzem kezelését, a forgalmi eszközök és a személyzet kiállítását a BKVT-re bízzák, és előkészítik az újpest-rákospalotai vonal villamosítását.

Az utazóközönség is érezte hatását a tulajdonos személyében történt változásnak, ugyanis február közepétől már a BKVT kocsijai váltották fel az addigi „köpőládákat”, május 1-jétől pedig közvetlen járatok indultak Rákospalota és a Nyugati pályaudvar között, negyedórás időközönként. Ennek hatására a társaság bevétele egyre emelkedett, a forgalom további javulását a második vágány üzembe helyezésétől remélték. 1896. május 30-tól azonban ismét átszállásos közlekedés lépett életbe, mert mint láthattuk, átadták a BKVT első villamosított vonalát az újpesti végpont és a Nyugati pályaudvar között. A BVKV pálya átépítése 1896 májusában kezdődött meg. Utoljára lóvasút Rákospalota és Újpest között 1896. december 31-én dőcögött végig, 1897 első napjától a két helység között már villamos járt.

A BVKV hálózatának áruszállításában még rövid ideig lóvontatású kocsik közlekedtek. Az Árpád úti szeszgyári és a Váci úti Wolfner bőrgyári iparvágányok megszűntek, helyettük másik közlekedési vállalat, a Budapest–Újpest–Rákospalotai Villamos Közúti Vasút Rt. (BURV) fektetett le síneket. A pamutgyári vágányon 1900. november 15-én, a palotai olajgyári iparvágányon november 30-án szűnt meg a lóvasúti teherszállítás. Így ért véget a mintegy három évtizeden át működő lóvasutak üzeme Újpesten és Rákospalotán.