

Fecske Gábor László / 2022. 04. 30.

# Eltűnt épületek nyomában (40.)

A huszadik század nem bánt kesztyűs kézzel az épített örökséggel. A világháborúk, a gazdasági válságok, a forradalmak, a politikai ideológiák, vagy az emberi hanyagság következtében számos értékes és városképet befolyásoló épület veszett el a fővárosban. Sorozatomban ezeket a rég elfeledett épületeket kutatom fel archív fényképek segítségével.

Napjainkban, leszámítva a Liget Budapest projekt keretében már felújított területeket, a Városliget balkáni hangulatot áraszt. Hiányos fasorok, rendezetlen sétányok, lepusztult utcabútorok és közvilágítás, gaz és romos épületek. De ez nem volt mindig így, az elhanyagoltság a második világháborúval és az utána berendezkedő államszocialista rendszerrel kezdődött. Rákosi Mátyás kommunista diktátor személyes döntése volt, hogy a katonai és május elsejei felvonulásokra hozzanak létre egy hatalmas, lebetonozott teret, amelyet nemes egyszerűséggel Felvonulási térnek neveztek el. A szovjet gyártmányú harckocsik lánctalpait és súlyát is elbíró betonplacc létrehozásához nem csak egészséges, akár százéves platánfákat vágtak ki, de a kialakítandó tér útjában álló épített örökség is pusztulásra volt ítélve. Ekkor

## LEGFRISSEBB

**A család menthet meg az önzés, a káosz, az embertelenség veszélyétől**

**Újra kell tárgyalni az autópályák koncessziós szerződéseit!**

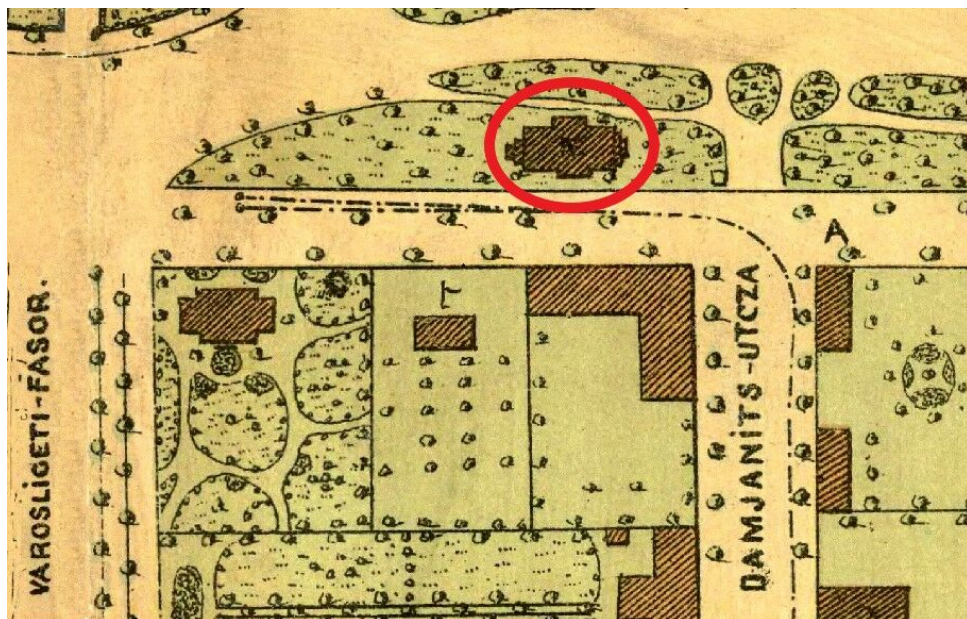
**Orbán Viktor: Az Európai Bizottság elnöke megtámadta az európai egységet**

**Nyomozás indult a DatAdat-ügyben**

**A Pápai Svájci Gárda**

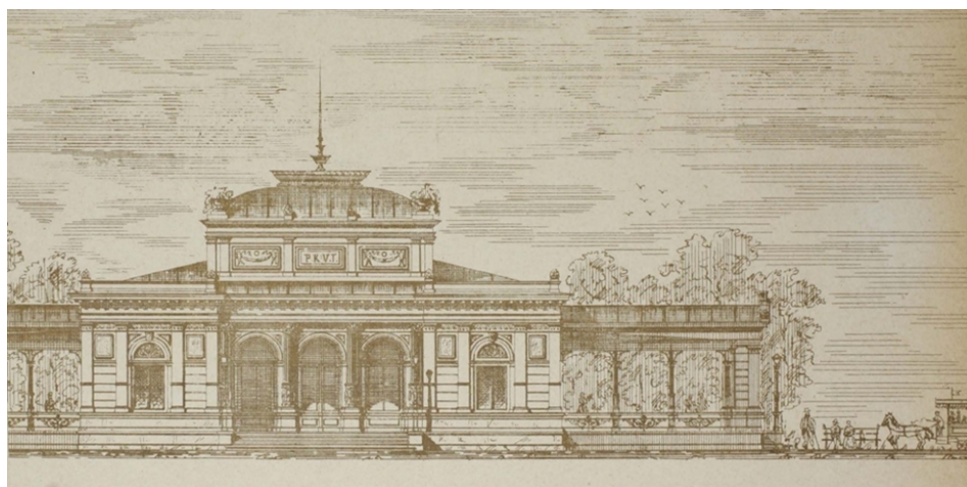


vágták félbe a szökőkutas rondót, rombolták le a Városligeti Színházat, a Regnum Marianum templomot, illetve a városligeti villamos végállomás, a korábbi lóvasúti indóház épületét is.



A városligeti indóház első megjelenése egy korabeli térképen. (Forrás: [www.timelord.blog.hu](http://www.timelord.blog.hu))

A gőzüzemmel járó füst miatt a városokban sokáig inkább a ló vontatta járműveket, az omnibuszt és a lóvasutat részesítették előnyben. Az első lóvontatású városi vonatot 1832-ben New York Bowery negyedében helyezték üzembe, majd 1855-ben Európában, Párizsban is feltűnt a lóvasút, amely csakhamar London és Berlin utazóközönségét is meghódította.



A Pesti Közúti Vaspálya Társaság városligeti várócsarnokának előzetes terve. (Forrás: Az Építési Ipar, 1878. április 14.)



Igent  
mondd  
2022



XVI.  
Benedek  
nyuga  
pápa  
95  
éves

## FELIRATKOZÁS HÍRLEVÉLRE

Email

Vezetéknév

Keresztnév

Elfogadom az  
Adatkezelési  
tájékoztatóban foglaltakat.

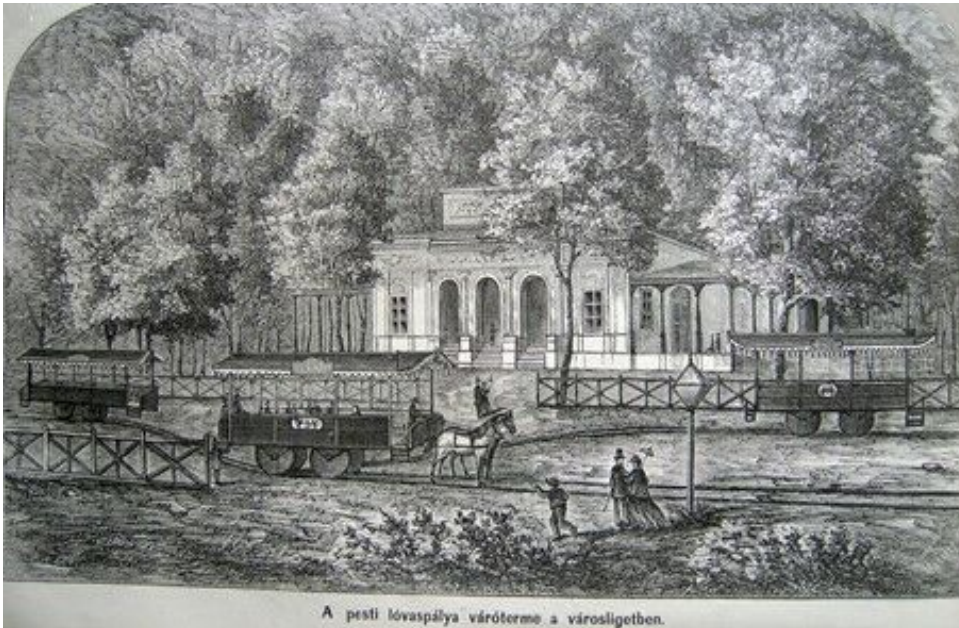
Feliratkozás

**KÖVESS MINKET  
A FB-ON!**

Magyarországon az első lóvasutat Károlyi Sándor gróf szorgalmazta, hogy rendszeres összeköttetést biztosítson újpesti uradalmi birtokai és Pest belvárosa között. Miután a Helytartótanács, a Kereskedelmi s Közgazdászati Minisztérium, valamint a hatóságok is áldásukat adták a tervre, Károlyi 1865 májusában megalakította a Pesti Közúti Vaspálya Társaságot, amelynek alelnöke a közlekedéspolitikában fontos szerepet játszó Hollán Ernő hadmérnök lett.



Tetszik az oldal

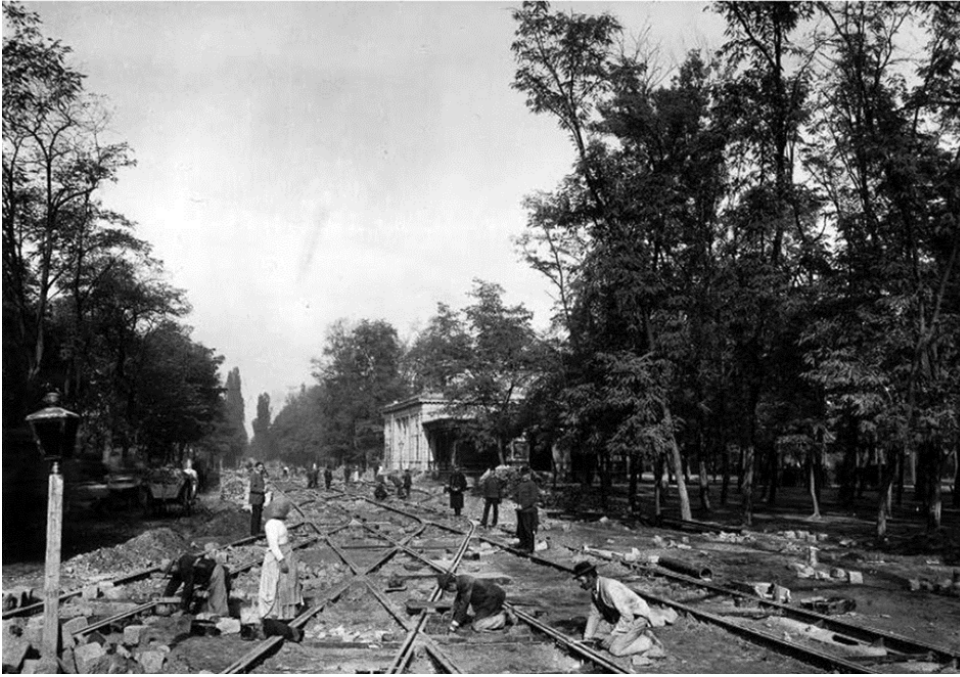


A pesti lóvaspálya váróterme a városligetben.

*Rézkarca a felépült klasszicista indóházról, 1870. (Forrás: [www.timelord.blog.hu](http://www.timelord.blog.hu))*

Pesten a lóvasúti közlekedés végül 1866. augusztus 1-jén indult el a mai Kálvin tér és Újpest között. A ló vagy öszvér vontatta, kötött pályán közlekedő lóvasúti kocsikon első, másod- és harmadosztályú, zárt és nyitott kocsik közlekedtek, köztük emeletesek is. A jórészt írástudatlan utazóközönségre tekintettel a viszonylatokat számozás helyett kis színes zászlókkal jelölték meg, amelyek nem csak a vonalakat jelezték, hanem az adott vonalon közlekedő jármű irányát is.



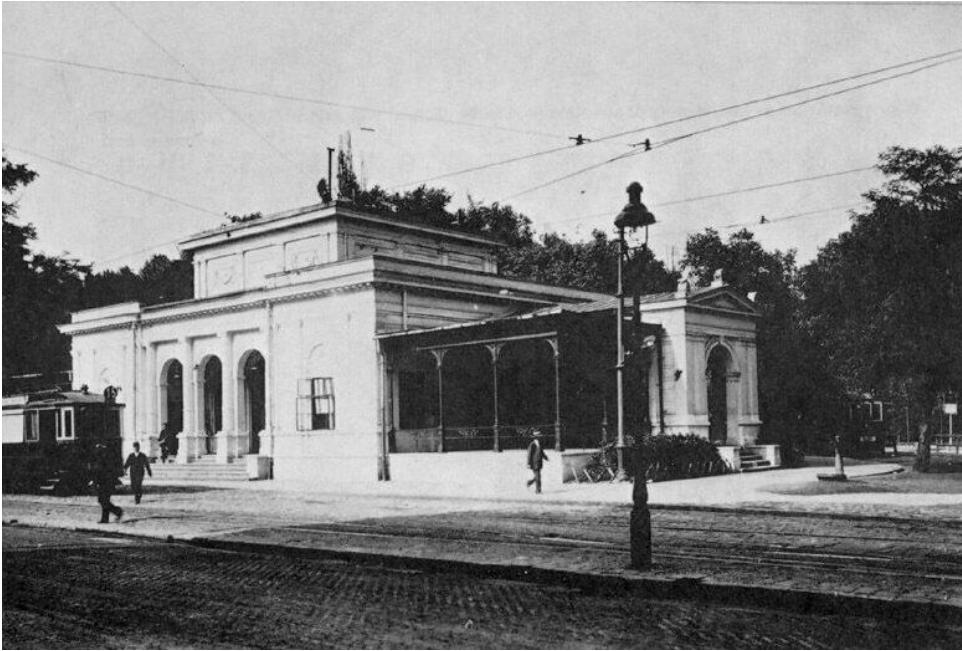


*Az 1880-as években bővült az Aréna úti pálya. Jól látható, hogy a mai Dózsa György út szinte egy erdőség peremén futott végig. (Forrás: Hungaricana)*

A lóvasút csakhamar olyan népszerű lett, hogy csak elővételben lehetett rá jegyet kapni. A zsúfoltság csökkentésére csakhamar számos vonal hálózta be Pestet, a budai oldalon pedig létrehozták a Budai Közúti Vaspálya Társaságot, amelyet később a tőkeerősebb pesti társaság felvásárolt és a két cég Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) néven összeolvadt.

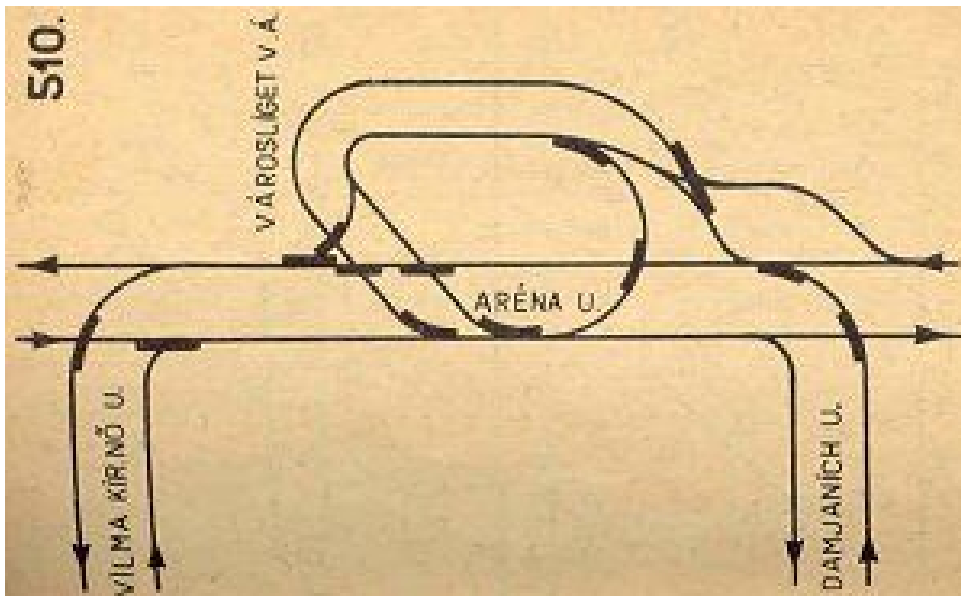
kültéri 1 szintes fa nyúlketrec kisállatok számára	6 db antracitszürke szabott nyújtható székszoknya
<b>21.089 Ft</b>	<b>9.969 Ft</b>
kültéri fa nyúlketrec kisállatok számára 1 ajtóval	kültéri fa nyúlketrec kisállatok számára 3 ajtóval
<b>27.819 Ft</b>	<b>31.439 Ft</b>

hirdetés



*A villamosközlekedés megjelenésével épült meg a hurokvágány az indóház körül /1900/. (Forrás: Hungaricana)*

Kevesen tudják, de a két társaság kocsijainak színe különbözött: a pesti vállalat sárgára, a budai pedig barnára festette járműveit. De nem csak a külső, hanem a járművek belső festése is eltérő volt: Pesten a fából készült üléseknek meghagyták az eredeti színét, amelyek lakkal bekenve sárgás hatást keltettek. Budán az üléseket a lakkozást megelőzően még barna festéssel is bekenték. Így fordulhatott elő, hogy a két cég egyesülése után, a kocsikat félig sárgára félig barnára festették (később a barna szín az ablakvonal alatt futó csíkra zsugorodott össze) és a fa ülések ekkor kapták azt a jellegzetes barna-sárga (faszínű) csíkozásukat is, amelyet később a Magyar Királyi Államvasutak is átvett „fapados” szerelvényeinél. Ezek a jellegzetes külső és belső színminták egészen a 2000-es évekig meghatározták a budapesti villamosok megjelenését.



A kiépült hurokvágány-rendszer a városligeti végállomás körül. (Forrás: [www.viullamosok.hu](http://www.viullamosok.hu))

Az első lóvasúti vonal 1868-ban érte el a Városligetet. A pálya végpontja a mai Dózsa György úton (akkor Aréna út) és a Városligeti fasor találkozásánál volt. Itt épültek fel a lovak kiszolgálására az istállók, és a kocsik tárolására használt vágányok. A lóvasúti végállomás épületét (indóházat vagy várócsarnokot) az Aréna úton kicsit visszafelé, a Damjanics utca és a Városligeti fasor között, 1869-ben kezdték el építeni Szkalnitzky Antal tervei szerint. Szkalnitzky – Ybl Miklós mellett – az 1870-es évek elején az egyik legtöbbet foglalkoztatott építész volt Budapesten. Nevéhez fűződik – többek között – a Magyar Tudományos Akadémia épülete, a Hungária nagyszálló, a Bagolyvár az állatkertben, a Thonet-ház, az Oktogon négy bérpalotája, az Egyetemi könyvtár, az ELTE Bölcsészkarja és a Pesti Magyar Színház épülete.



*Az I. világháború végével a hazatérő katonák számára népkonyhát nyitottak az épületben. (Forrás: Hungaricana)*

A városligeti indóház épületeként eleinte olyan létesítményt képzeltek el, hogy az városligeti táncos rendezvények megtartására is alkalmas legyen – nagy táncteremmel, kávéházzal és étteremmel. Az ok egyszerű volt: akkoriban a Városliget egy kiépítetlen infrastruktúrájú, erdős terület volt, ahová a pestiek hétvégén és ünnepnapokon látogattak el kikapcsolódás céljából. Szükséges volt tehát a néptömegek szórakoztatására egy új intézmény. Pest városa ezért engedélyt is adott egy legalább ezer embert kiszolgáló kiosk építésére – váróteremmel.





*Légi felvétel 1919 május 1-én. Az apró pontok és csíkok az utak közepén a Városligetben gyülekező munkások. Jól látható, hogy a kommunisták vörös posztóval fedték el a millenniumi emlékmű részét. Pirossal bekarikázva az egykori indóház épülete látható.(Forrás: Skyscraperscity.com)*

Végül a megépített indóház – a korábbi tervekkel ellentétben – sokkal szerényebb lett, a Városliget szabadidős jellegét azonban jól tükrözte. A klasszicista stílusú végállomás Aréna út felé eső részén három boltíves bejárati ajtó helyezkedett el. Innen nyílt a nagy belmagasságú, stukkódíszítésekkel teli központi csarnok, amelytől balra a forgalmi iroda és a jegypénztárak ablakai, míg jobbra az illemhelyek helyezkedtek el. A csarnokot a Liget felé és oldalról két irányba egy-egy folyosón is el lehetett hagyni. Az épület középső traktusának két oldalán egy-egy nyitott oldalú, kovácsoltvas oszlopokon nyugvó fedett várócsarnok kapott helyet.





*Egy 1940-es években készült légi felvételen is jól megfigyelhető a villamos végállomás elhelyezkedése (Forrás: [www.timelord.blog.hu](http://www.timelord.blog.hu))*

A századfordulón a villamosközlekedés megjelenésével az Aréna úton új vágányokat fektettek le a lóvasúti pályától függetlenül. Ekkor épült meg az indóház körüli hurokvágány és a hurkon belüli területet parkosították. Valószínű, hogy a XX. század elején egy ráncfelvarráson is átesett az épület: a kor divatját követő eklektikus elemekkel bővült a homlokzata. A két világháború között az oldalsó csarnokok egy részét is beépítették, ahol vendéglátóhely nyílt.



*Az utolsó felvétel az egykori városligeti indóházról. Jól látható az oldalsó nyitott várócsarnok helyén lévő beépítés. Előtérben egy szülő villamos motorkocsi, a „Stuka”, amelyet – jellegzetes hangja miatt – a hírhedt német zuhanóbombázóról neveztek el. (Forrás: [www.villamosok.hu](http://www.villamosok.hu))*

Budapest II. világháborús ostromában a Városliget heves harcok színtere volt, amely rövid időn belül többször is gazdát cserélt a támadó szovjetek és a védekező honvéd, rendőr, nyilas, székely, illetve német alakulatok között. Ennek ellenére maga az indóház és a mellette elhelyezkedő Regnum Marianum templom szinte teljesen épen megmaradt. Az épület egészen 1951-ig szolgált villamosmegállóként és végállomásként, majd Rákosi Mátyás utasítására lerombolták a mellette álló templommal és a Városligeti Színházzal együtt, hogy helyet csináljanak a Felvonulási tér számára.

(A sorozat jövő héten folytatódik.)

**Fecske Gábor László**

Címkék: [Eltűnt épületek nyomában](#) [Fecske Gábor László](#)

## Iratkozzon fel hírlevelünkre!

Email

Vezetéknév

Keresztnév

Elfogadom az **Adatkezelési tájékoztatóban** foglaltakat.

Feliratkozás

 | Twitter

Tetszik 0

Megosztás

hirdetés

<

MINDEN JOG FENNTARTVA! VASARNAP.HU

IMPRESSZUM ADATKEZELÉSI TÁJÉKOZTATÓ

JOGI NYILATKOZAT TÁMOGATÓK