

ÚJPEST  
1840



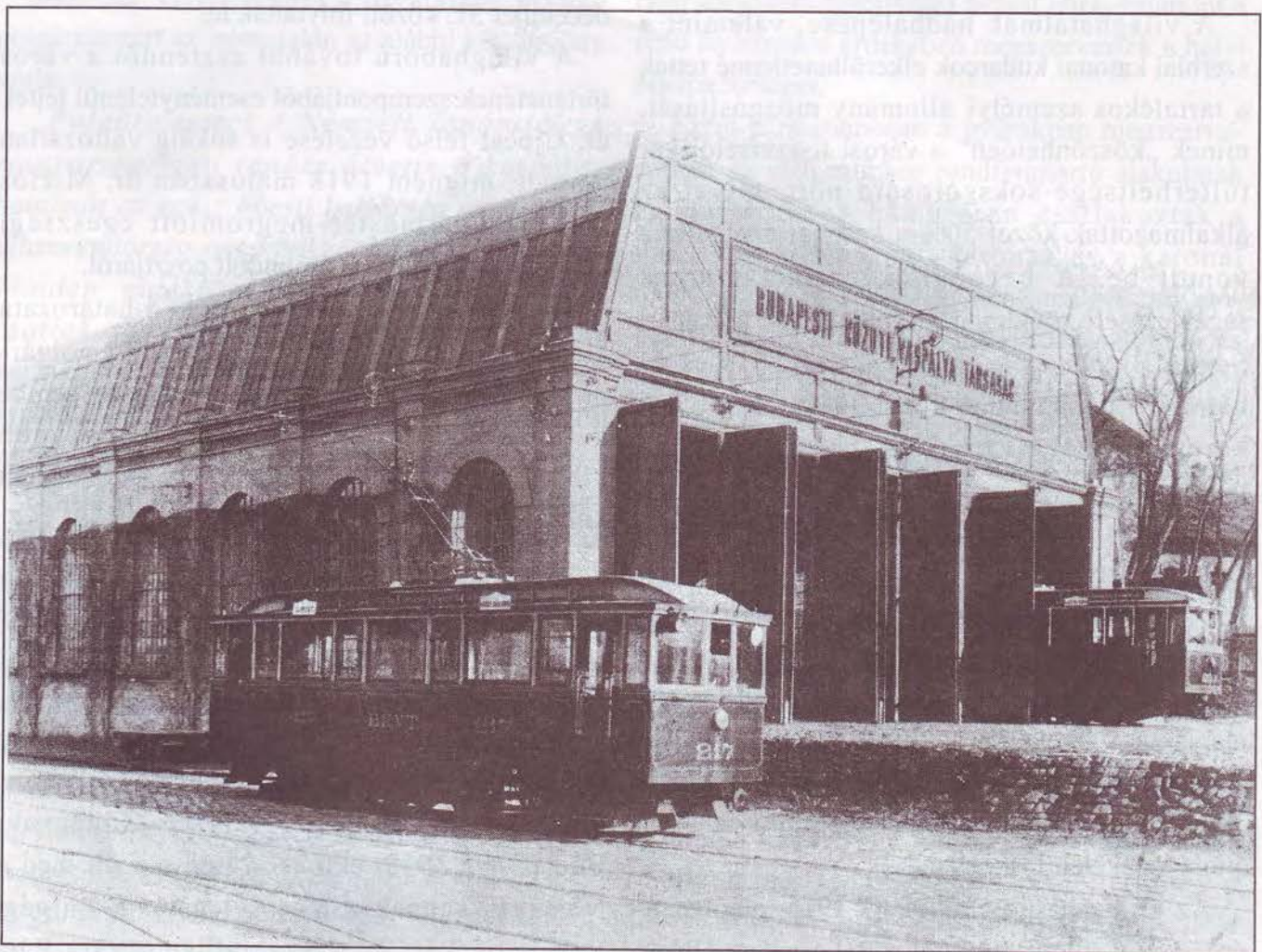
# Újpesti Helytörténeti Értesítő



1999. május

VI. évfolyam 3. szám

## 155 éves az újpesti tömegközlekedés



*Újpesti kocsiszín 1910-ben*

*(archív felvétel, Kiscelli Múzeum)*

Fejes Antal\*

## Nyolcvan éve történt...

### Újpest az 1918-19-es forradalmi időszakban

#### Újpest az I. világháború időszakában

A Szerbiával való hadiállapot beállta után elsőként a 16. lóavató (pótlovazó) bizottság kezdte meg tevékenységét, amely a közös hadsereg részére 139 lovat vásárolt 700 és 1200 korona közti áron, továbbá „mozgósította” az újpesti kereskedőknek és fuvarosoknak bérbe adott lóállományt.

A világhatalmak hadbalépése, valamint a szerbiai katonai kudarcok elkerülhetetlenné tették a tartalékos személyi állomány mozgósítását, minek „köszönhetően” a városi tisztviselői kar túlterheltsége sokszorosára nőtt, mivel az alkalmazottak közel 50%-a katonai szolgálatra vonult be. A bevonultak családtagjainak segélyezésére rövidesen megalakították a Polgári Segítő Bizottságot, amely már az 1914-es év hátralévő hónapjaiban közel 3000 személynek keresett munkát, és adott kisebb-nagyobb pénzsegélyt.

A város hatósága, hogy tovább enyhítse a lakosság szenvedéseit, három népkonyhát állított fel, s egyúttal erélyesen föllépett az élelmiszerárak indokolatlan drágítói ellen.

Az újpesti közgyűlés 486. számú rendeletének alapján két hadikórházat állítottak fel, az egyiket 150 sebesült részére a Főiskolai Szociális Telepen, a másikat pedig 300 sebesült számára a Viola utcai elemi iskolában.

Az első sebesültszállítmány 1914. október 8-án érkezett 292 sebesülttel a Rákospalota-Újpest vasútállomásra. Innen a BÚR (Budapest-Újpest-Rákospalota) villamos vasút tehervillamosai

vontatták a sebesültekkel teli vagonokat a kijelölt szükségkórházakhoz.

A növekvő háborús veszteségek szükségessé tették az újabb sorozásokat. A sorozást az 1893., 1894. és 1895. évi hadkötelesekkel kezdték, és a sorozásra kerültek mintegy 58,5%-át találták katonai szolgálatra alkalmasnak.

Az ún. „B-osztályú népfelkelők”, azaz az 1878-tól 1890-ig terjedő korosztályok (nagyjából 7000 személy) sorozását 1914. november 14. és december 31. között folytatták le.

A világháború további esztendői a város történetének szempontjából eseménytelenül teltek el. Újpest felső vezetése is sokáig változatlan maradt, mígnem 1918 májusában dr. Miklós Antal polgármester megromlott egészségi állapotára hivatkozva lemondott posztjáról.

Helyére a közgyűlés május 14-i határozata alapján dr. Ugró Gyula nyugalmazott polgármester lépett, akinek szűk fél év múlva szembe kellett néznie élete addigi legnagyobb kihívásával: 1918. október 31-én Budapesten kitört a forradalom.

#### A polgári demokratikus forradalom időszaka

A frontok összeomlása után a Monarchia területén egymás után törtek ki a forradalmak, s alakultak a különféle Nemzeti Tanácsok. Budapesten 1918. október 25-én alakult meg a Nemzeti Tanács a Károlyi-párt, a Polgári Radikális Párt és a Szociáldemokrata Párt részvételével. A Nemzeti Tanács elnökéül Károlyi Mihályt választották. Ugyanezen a napon

\* A szerző az ELTE levéltár-szakos hallgatója, helytörténeti kutató

diák- és katonatanács is alakult. A katonatanács jó részét az orosz fogságból hazatért, s marxizmussal „fertőzött” katonák tették ki, akik a lehető legrosszabb időpontban láttak hozzá a hadsereg szétszüllesztéséhez: Magyarország határaihoz egyre közeledtek az antant és az újonnan kreált államalakulatok egységei.

Az október 28-i „lánc hídi csata” véres eseményei után a rendőrség már nem mert tevőlegesen közbeavatkozni, s szabad folyást engedett az eseményeknek. Két nappal később, 1918. október 30-án a késő esti órákban kitört a forradalom.

Ekkor Újpesten még viszonylagos csend honolt, bár a lánc hídi vérfürdő elleni tiltakozásul 28-án este kisebb megmozdulásokra került sor.

Október 31-én reggel a hivatalába érkező polgármestert az íróasztalán az alábbi két sürgöny várta:

*„Polgármester! A Nemzeti Tanácstól. A magyar nemzeti tanács átvette a kormány hatalmát az egész bpesti helyőrség és az egész államrendőrség nagy lelkesedéssel mellé állott. Minden vidéki várost felszólítunk, hogy csatlakozzon azonnal az egyedül törvényes kormányhoz, a nemzeti tanácshoz. Ez a távirat kiplakatírozandó! A magyar nemzeti tanács végrehajtó bizottsága.”*

*„Polgármester! Tudomás és közhírré tétel végett közlöm, hogy Károlyi Mihály elnöklete alatt október 31-én a népkormány megalakult a fővárosban, a közrend és a nyugalom helyreállott. Felhívom, hogy a közrend megóvása érdekében az 1914. évi 290. bizalmas rendeletnek megfelelően a polgárőrséget szervezzék meg, a szeszes italok kiszolgálását a szükséghez mérten korlátozzák, a hatóságok és haditermény bizományosai őrizetében levő élelmiszerek megőrzéséről és biztonságba helyezéséről gondoskodjanak, az esetleges népmozgalmakat, néptanácsok alakulását ne akadályozzák, jelenlétükkel és tapintatos közreműködésükkel igyekezzenek azokat a túlzásoktól visszatartani és*

*a közrend fenntartására irányító működésük céljaira megnyerni és felhasználni, közlöm, hogy a csendőrkerületi parancsnokság a szárny parancsnokságok útján utasította a csendőrőrsöket, hogy a megalakult kormány rendelkezésére álljanak. Alispán.”*

A táviratok és az időközben Újpesten is lábra kapó forradalmi mozgalom hatására a polgármester este 6 órára közgyűlést hívott össze, melyen a közgyűlés szervezetét megszüntetve — de egyben annak minden joghatóságát meghagyva — megalakították az Újpesti Nemzeti Tanácsot. A Nemzeti Tanács elnöke a november 1-én tartott első ülésen megválasztott egykori polgármester, dr. Ugró Gyula lett. A Nemzeti Tanács a felmerülő költség fedezetére egy hat tagú adókievítő bizottságot hozott létre, valamint a rend fenntartása érdekében megszervezték a helyi Nemzetőrséget.

Ezzel párhuzamosan a gyárakban megszerveződtek az első munkás rendfenntartó alakulatok is, amelyekhez hamarosan csatlakoztak a városban állomásozó katonák és a katonai rendőrség. (Ezt az ún. „Munkásőrséget” november 10-éig bezárólag lassan elsorvasztották, és beolvasztották a Népőrséggé átkeresztelt Nemzetőrségbe.)

November 2-án a közel 4000 fős köztársaságpárti nagygyűlésen jelentős számban jelentek meg az újpesti munkások is, akik előtt Miklós Móric, a későbbi direktóriumi elnök mondott beszédet. Szintén ezen a napon alakult meg a Budapesti Munkástanács, amelybe a szervezeti szabályzat értelmében az újpesti munkások két tagot delegálhattak.

Eközben a kormány felelőtlen ígéretei gazdasági katasztrófát idéztek elő a városban. A hadügyminiszter ugyanis elrendelte, hogy a rászorulóknak egy összegben fizessék ki a november-december havi hadisegélyt, de erre az üresen tátongó városi kassza miatt nem volt mód. Bár az újpesti Nemzeti Tanács egymillió koronás kölcsönért folyamodott a vármegyéhez, a

kifizetéshez senki sem fűzött túl nagy reményt. Mindeközben egyre terjedt a miniszteri rendelet híre, s a segély igénylői a Városháza elé vonultak, hogy követeljék a pénz kifizetését. Ekkor a tömeget dr. Ugró Gyula még szép szóval szét tudta oszlatni, de várható volt, hogy az elégedetlenség hamar nyílt lázongásba fog átmenni.

Ekkor azonban a Rákospalota-Újpest vasútállomásra befutott egy, a német hadseregnek utánpótlást szállító szerelvény, aminek teljes rakományát a nemzetőrség lefoglalta. A nagyrészt vágómarhákból álló hadiszállítmányt az előljáráóság az újpesti vágóhídon értékesítette, s az így befolyt összegből a hadisegély összege kiutalhatóvá vált, s ennek köszönhetően a lakosság és a város vezetése közti nyílt konfrontáció elmaradt.

Újpestet épp ebben az időszakban érte el a spanyolnáthának nevezett súlyos influenza-járvány, ami szinte megbénította a város hétköznapi életét. Az üzletek zárva tartottak, a hivatalok csak részlegesen működtek, majd dr. Fadgyas Gyula városi tiszti főorvos rendeletére az összes nyilvános helyet – iskolát, mozit, mulatóhelyet és kávéházat – bezárták.

A súlyos közegészségügyi helyzetet tovább rontotta, hogy a város élelmiszertartalékai kezdtek kimerülni, és a még meglévő áru a feketekereskedelemben sokszorosára drágulva jelent meg.

December közepén az antant egy francia katonából álló megszálló különítményt vezényelt Újpestre, úgymond „a rend fenntartása érdekében”. A francia misszió megérkezével az amúgy is halódó Népművelési (Nemzetőrségi) végleg feloszlatták.

A városi igazgatás teljes összeomlása fenyegetett, ezért dr. Dévény Jenő a munkástanács nevében kérte, hogy a belügyminisztérium a város élére nevezzen ki egy kormánybiztost. A december 23-i tanácsülésen dr. Földes István egy deklarációt olvasott fel, melyben a polgári pártok

nevében megállapította, „...*hogya a kibontakozásnak és a közigazgatás rendje helyreállításának egyetlen módját látják, hogy a többséget alkotó szociáldemokrata párt a város önkormányzatát az egész vonalon átvenné, mert a késedelem az egész lakosság kárára szolgál.*”

Az Újpesti Nemzeti Tanács 1919. február 3-án tartotta utolsó ülését, melyen a Radikális Párt képviselőjében Grünbaum Gyula elnökölt. A jelenlévők előtt dr. Dévény Jenő ismertette a Néptanács megalakításáról rendelkező 1919. évi VIII. néptörvényt, majd Negyedi-Szabó Béla, Gráner Adolf és Kolumbán Miklós személyében bizottságot jelöltek ki a zárszámadások ellenőrzésére.

1919. február 15-én a minisztertanácsból nyert felhatalmazás alapján Nagy Vince belügyminiszter kinevezte Újpest kormánybiztosául Miklós Móric volt országos munkásbetegségélyező pénztári tanácsost. Ekkor, hogy személyes és politikai ellenfelét nevezték ki Újpest vezetőjéül, dr. Ugró Gyula ismét lemondott a polgármesteri tisztségről, s helyette – átmeneti jelleggel – Hoffer Mihály gazdasági tanácsost jelölték ki a posztra.

Az 1919. évi VIII. néptörvény alapján az újpesti Néptanács 11 főből állt. Miklós Móric kormánybiztos 7 szociáldemokrata és 2-2 Károlyi- ill. Radikális párti politikust nevezett ki.

Az így összeállított testület első ülését 1919. március 3-án tartotta. Ezen a tanácskozáson választották meg a jogügyi, pénzügyi, gazdasági, építési és szabályozási, közegészségügyi, tűzrendészeti, közellátási, üzemi, piacrendészeti valamint a fővároshoz való csatolási bizottságok tagjait, továbbá az iparostanonc-iskolai és az óvoda-felügyelő bizottságot.

A néptanács örökölte elődje problémáit, így a közellátás szinte teljesen megszűnt, eltűntek az alapvető élelmiszerek, Újpest lakossága tüzelő híján a grófi uradalomhoz tartozó Palotai-erdő maradványait dézsmálta. További súlyos konfliktusokat okozott a vasúti közlekedés

leállása, a postaforgalom és a közegészségügy összeomlása. (Ez utóbbi a spanyolnátha-járvány következménye volt, ami Újpesten is sok áldozatot követelt.)

### A Tanácsköztársaság 133 napja

1919. március 21-én a Károlyi-kormány következtelensége miatt bekövetkezett a kommunista hatalomátvétel, azaz a Tanácsköztársaság kikiáltása. Újpesten ez az esemény nem okozott különösebb fennakadást, mivel a város élén ugyanaz a radikális szociáldemokrata csoport maradt, amely mindig is együttműködött a Kommunista Párttal. Természetes tehát, hogy az új hatalom megerősítette pozíciójában Miklós Móricot, aki ettől kezdve mint az újpesti direktórium elnöke tevékenykedett.

Másnap, március 22-én megalakult a Munkástanács ideiglenes végrehajtó bizottsága, továbbá a karhatalmi ügyek vezetésére Horgász Sándort, főügyésznek dr. Dévény Jenőt választották. Az Apáthy Sándorral és Potyondi Józseffel kiegészülő direktórium március 24-én kezdte meg tevékenységét. Egyúttal a termelési feladatok szervezésére Helfgott Ármin szocializálási népbiztost üzemi biztossá nevezte ki.

A Forradalmi Kormányzótanács március 26-i rendelete alapján megkezdődött a városban működő közép- és nagyüzemek „szocializálása”, azaz államosítása. A gyárak élére ún. „termelési biztosokat” állítottak, akik kiválasztásánál a párthűség volt a legfontosabb szempont. A szocializálási műveletet Helfgott Ármin irányította, s mint a Munkástanács április 24-én tartott gyűlésén kifejtette: *„Újpesten a legnagyobb rendben történt az üzemek szocializálása és azok birtokbavétele.”*

Az április 7-én tartott városi tanácsválasztáson, melyen a szavazásra jogosultak 44%-a, azaz 32.183 fő jelent meg, „természetesen” a Munkás- és Katonatanács jelöltjei „győzedelmeskedtek”.

A direktórium tagjai Miklós Móric, Apáthy Sándor és Potyondi József, az intézőbizottság tagjai pedig Helfgott Ármin, Löwy Sándor, ifj. Szabó Ferenc, Fodor Károlyné, Paksi József, Weisz Sándor, Babusák János, Fratríts János, Páncél György, Bendesi Mihály, Markó József, Kuschner János, Pick Ignác, Szatmári Sándor, Újfalusi Bertalan, Heffner Nándor és Kálmán Izidor lettek.

Pest megye Munkás- Katona- és Földműves-tanácsa április 26-án alakult meg. A 304 küldött közül 12 fő Újpesteret képviselte.

Még április hónap közepe táján, Klie Gyula és Horváth Lajos vörösörök egy úriasan öltözött férfinél az egyik újpesti kocsmában sok pénzt láttak. Elhatározták, hogy a pénzt minden áron megszerzik, ezért az ismeretlen férfit a Mauthner-börgyár és a Duna közötti üres területre csalták, és ott agyonverték. A bűntett elkövetése után visszatértek törzshelyükre, ahol az egész „akciót” kitervelték.

Április 22. és 29. között folyt a Vöröshadsereg ún. gyári ezredeinek szervezése. A Budapest környéki 12 munkásezredből a 11. és a 12. nagy részben a Chinoin-gyár, a Schlick-Nickholson Hajógyár, az Egyesült Izzó, a Mauthner és a Wolfner Börgyár munkásaiból szerveződött.

Június 24-én a budapesti „monitor lázadás” híre eljutott Újpestre is. A hír vétele után a Mauthner Börgyárban kommunista-ellenes felkelés tört ki, melynek során egy Lipták és egy Szathmáry nevű vörösört agyonlőttek. Az újpesti Vörösörség az ellenforradalmat leverte, és a lázadás vezetőit a Klein Sándor vésztörvényszék elé állították.

A vésztörvényszék Martinovich Bélát, Orczy Karó Imrét és Papp Imrét halálra ítélte, akiket június 25-én, illetve június 26-án az újpesti rendőrség udvarán végeztek ki.

Ugyanekkor a városi ellenállást Dezső Elemér 25 éves hivatalnok, Hajden László 26 éves festőművész, Rojcsék László 19 éves hadapród és Szűcs János 30 éves sofőr próbálta megszervezni.

# KIÁLTVÁNY!

## Ujpest város lakosságához.

Az ántánt csapatok megszállották Ujpest város területét. A város vezetését a városi tanácsból, a rendőrség vezetőjéből, a polgárság és munkáság 10-10 kiküldöttjéből álló Intézőbizottság vette át. Ez az Intézőbizottság a megszállócsapat parancsnokával, Bourliánu Viktor urral folytatott tanácskozmányok eredménye gyanánt ezennel a következőket rendel el:

1. A megszálló csapat tagjaival szemben senki ellenséges magatartást ne tanusítson.

Minthogy a megszállócsapat parancsnoka megígérte, hogy a lakosságot semmi bántódás részükről nem fogja érni, ezért kérjük a lakosságot, hogy velük szemben a vendégjog alapján a legnagyobb udvariassággal viselkedjen.

2. A nála levő fegyvert és töltényt mindenki azonnal a Városházán leadni köteles, mert akinél 4 óra után fegyvert találnak, azt nyomban fejbélövik.

3. Foglalkozását mindenki zavartalanul folytassa. Szabad idejét lehetőleg otthon töltsse.

4. A házak kapuit este 8 órakor be kell zárni. A házmester tartozik nyilvántartani egyrészt azt, hogy a házakban lakók közül ki nincs otthon, más részt, hogy a házban nincs-e idegen személy? 8 órán túl csak a bizottság engedélyével igazolt személyek bocsájthatók ki, vagy be.

5. Az utcán minden csoportosulás tilos. Este 8 óra után csak az Intézőbizottság engedélyével lehet az utcán tartozkodni.

6. A város területéről csak az Intézőbizottság engedélyével lehet távozni.

7. A közbiztonság fenntartásáról egyrészt a megszálló csapat, másrészt pedig az Intézőbizottság írásbeli igazolvánnyal és baltarjukon viselt, a bizottság pecsétjével ellátott fehér karszallagos járőrök gondoskodnak.

8. Akinek jogos sérelme van, forduljon panaszával az Intézőbizottság permanens kiküldöttjéhez. (Városház I em. 12.)

Ujpest, 1919 augusztus hó 5.

**Az Intézőbizottság.**

# KIÁLTVÁNY!

## Újpest város lakosságához.

Az ántánt csapatok megszállták Újpest város területét. A város vezetését a városi tanácsból, a rendőrség vezetőjéből, a polgárság és munkáság 10-10 kiküldöttjéből álló Intézőbizottság vette át. Ez az Intézőbizottság a megszállócsapat parancsnokával, Bouiránu Viktor urral folytatott tanácskozmányok eredménye gyanánt ezennel a következőket rendeli el:

1. A megszálló csapat tagjaival szemben senki ellenséges magatartást ne tanusítson. Minthogy a megszállócsapat parancsnoka megígérte, hogy a lakosságot semmi bántódás részükről nem fogja érni, ezért kérjük a lakosságot, hogy velük szemben a vendégjog alapján a legnagyobb udvariassággal viselkedjék.
2. A nála lévő fegyvert és töltényt mindenki azonnal a Városházán leadni köteles, mert akinél 4 óra után fegyvert találnak, azt nyomban fejbőlövik.
3. Foglalkozását mindenki zavartalanul folytassa. Szabad idejét lehetőleg otthon töltsse.
4. A házak kapuit este 8 órakor be kell zárni. A házmester tartozik nyilvántartani egyrészt azt, hogy a házakban lakók közül ki nincs otthon, más részt, hogy a házban nincs-e idegen személy? 8 órán túl csak a bizottság engedélyével igazolt személyek bocsájthatók ki, vagy be.
5. Az utcán minden csoportosulás tilos. Este 8 óra után csak az Intézőbizottság engedélyével lehet az utcán tartózkodni.
6. A város területéről csak az Intézőbizottság engedélyével lehet távozni.
7. A közbiztonság fenntartásáról egyrészt a megszálló csapat, másrészt pedig az Intézőbizottság írásbeli igazolvánnyal és balkarjukon viselt, a bizottság pecsétjével ellátott fehér karszallagos járőrök gondoskodnak.
8. Akinek jogos sérelme van, forduljon panaszával az Intézőbizottság permanens kiküldöttjéhez (Városház I em. 12.)

Ujpest, 1919. augusztus hó 5.

Az Intézőbizottság.

Egy nagy fekete autóval járták Újpestet. Egy szemtanú a gépkocsit a Werkner Bútorgyár előtt látta, és jelentette a csoportot Vrafkó Sándor vörösőr-parancsnoknak, aki maga mellé vette Szép Jánost, Leonhardt Ferencet és Kovács Istvánt, akik a Megyeri Vízműnél szembeállkoztak az ellenforradalmárokkal.

Dezsőék autóját nekirohanással megállították, és ösztüzet zúdítottak rá.

Az egyik sebesült utolsó erejével még hasba lőtte Szép János vörösgárdistát, mire Vrafkó az egyetlen túlélőt fejbe lőtte.

A kommunista vezetés az utolsó percig helyén maradt, és amikor a román csapatok bevonultak a városba, csak akkor hagyták el főhadiszállásukat. A Városházán Helfgott Ármin és Illés Béla vezetésével semmisítették meg a terhelő adatokat tartalmazó okmányokat.

Az augusztus 6-i román bevonulás után két héttel a városi közigazgatás helyreállt, és dr. Miklós Antalt hívták meg polgármesternek.

## A városi autonómia részleges felfüggesztése

A románok kivonulása után a vármegyei alispán kérte a belügyminisztertől Újpest városi önállóságának felfüggesztését azzal az indokkal, hogy a képviselőtestület ellenszegült a megyei utasításoknak, és egyben a képviselőtestületet is alkalmatlannak tartja a város vezetésére.

A belügyminiszter a 75125/1919. IV. szám alatt az alispán felterjesztésének eleget tett, és a városi autonómiát felfüggesztette.

A határozat után a megyei alispán a következő határozatot kézbesítette Újpestre:

„Szám: 34426/1919 kig. Tárgy: Újpest r.t. város képviselőtestületének feloszlata. dr. Semsey Aladár Brassó vármegye főjegyzőjének.

A belügyminiszter Úr f. évi 75125 számú rendeletével Újpest rendezett tanácsú város képviselőtestületét feloszlatta.

Ennek következtében az ez idő szerint még nem

működő törvényhatósági bizottság helyett az 1886. évi XXII. t.c. 61. paragrafus alapján Újpest város vezetésével, illetve a képviselőtestület hatásköréhez tartozó ügyeknek elintézésével törvényhatósági biztosi minőségben megbízom.

Kész kiadásainak fedezésére Újpest város terhére napi 40 koronát állapítok meg.

Budapest, 1919. évi október 1-jén.

Agorasztó s.k.”

Semsey hivatalba lépése után a polgármesteri teendőkkal dr. Förszter Kálmán menekült polgármestert bízta meg, Hess Pál árvaszéki ülnököt pedig főjegyzővé nevezte ki.

1920 és 1921 a város közigazgatásának újjászervezésével telt el. 1920-ban a törvényhatósági biztos a gazdasági ügyosztályt külön műszaki és gazdasági ügyosztályra tagolta szét, az adóügyosztályt pedig adó és pénzügyi osztályra választotta szét. Gazdasági tanácsossá Kiss Ödön volt helyettes főjegyzőt, pénzügyi tanácsossá pedig Bánó Vince főszámvevőt nevezte ki.

1921-ben újra betöltötték az aljegyzői, a számvevői, az alszámvevői, a nyilvántartói, a számtiszti, az adótiszti, az írnoki és műszaki tiszti állásokat.

1922-ben Újpest visszakapta az 1919-ben elvett autonómiáját, és az 1922. szeptember 22-én tartott képviselőtestületi választások után október 3-án megalakult az új közgyűlés.

### Felhasznált irodalom:

- Gerencsér Miklós: Vörös Könyv 1919. Lakitelek. 1993. Antológia Könyvkiadó
- Láng Péter: A polgári demokratikus forradalom és a Tanácsköztársaság. In: Gerelyes Ede (szerk.): Újpest története. Budapest, 1977. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó
- Dr. Ugró Gyula: Újpest 1831-1931. Sajtó alá rendezte: dr. Ladányi Miksa
- Magyar városok XI. Budapest, 1932. Magyar Városok Monográfiája Kiadóhivatala
- Dr. Váry Albert: A vörös uralom áldozata Magyarországon. (Reprint kiadás az eredeti mű III. kiadása alapján.) Budapest, 1993. HOGYF-Editio



Krizsán Sándor\*

# Újpest tömegközlekedésének kronológiája (1844-1998)

## Társaskocsi, lóvasút, villamosvasút

Egy település mindennapi életéhez nélkülözhetetlen más helységekkel az állandó közlekedési kapcsolat fenntartása. Ez alól Újpest sem kivétel. Gondoljunk csak arra, hogy az itt letelepedő iparosok, kereskedők fő piaca a szomszédos Pest városában volt, és ide jártak dolgozni az olcsó lakásokat bérlő, Újpesten élő munkások is.

Így érthető, hogy néhány vállalkozó miért ebben az irányban szervezte meg az első közösségi közlekedésre lehetőséget adó omnibusz járatokat. A feladat ellátására nagyobb cégek is jelentkeztek, azonban már egy újítást bevezetve: a forgalmat „vaspályán”, sínen bonyolították le. A lóvasúti kocsik a társaskocsi, „gyorskocsi” utasainak többszörösét voltak képesek szállítani, ezzel minőségi változás állt be az Újpest és Pest közötti közlekedésben. Sokan ennek köszönhetően választották állandó lakóhelyül Újpestet. A község beépített területe egyre nagyobb lett, a növekvő távolságok leküzdésére a helyi forgalomban is részt vettek lóvontatta járművek. A múlt század végén a városi közlekedésben végbemenő technikai fejlődés Újpestet sem kerülte el: a személyszállító vasúti kocsik vontatását lovak helyett a „lóerők” vették át, üzemanyagként zab helyett a villamos energia került alkalmazásra.

Villamos vasútjaink több, mint egy évszázadon keresztül segítettek elődeinket mindennapi ügyesbajos dolgaik intézésében, akár helyben, akár a fővárosban, vagy a szomszédos Rákospalotán

kellett azt megtenniük. Életükhöz, a XX. századi utcaképhez tartoztak Újpesten is.

Hogy villamossal ma hol, merre mehetünk? Mi, újpestiek ezt tudjuk, ismerjük. S ha esetleg ez irányú tudásunk bizonytalan, segítségül elővehetünk egy napjainkban használatos, Újpestet is ábrázoló térképet, melyen az üzemelő járatok fel vannak tüntetve.

De hol jártak villamosok szüleink, nagyszüleink, dédszüleink életében? Mikor indult az omnibusz és a lóvasút? Választ az alábbi vázlatból kapunk.

Az egyértelműség kedvéért tanulmányozás előtt egy-két megjegyzést kell tenni.

A dátumok mindig az adott esemény kezdeti időpontját jelölik még akkor is, ha két évszám szerepel.

Az útvonalak ismertetésében az út, utca, tér nevek az adott kor szerinti elnevezéssel találhatók, az első közlésnél zárójelben a mai név van feltüntetve. A névtelen, később elnevezett utcákat a „ma” szóval jelöltem meg.

Aláhúzással emeltem ki a viszonylatok végállomásait, kiindulópontjait.

Remélem, hogy ez az összeállítás (első változat) hasznos adalék lehet a helytörténeti témájú írások sorában. Az itt jelzetszerűen említett események kidolgozása, az évszámok pontosítása folyamatban van, és hamarosan bővebben kidolgozva, tanulmány formájában is a t. Olvasó elé kerülhet.

\* A szerző Az Újpesti Helytörténeti Gyűjtemény munkatársa, közlekedéstörténeti kutató.

## A társaskocsi

### 1844

Blum Ignác újpesti vállalkozó kizárólagos engedélyt szerez a Pest és Újpest közötti társaskocsi-közlekedés fenntartására. Az előljáróság azonban a következő feltételt köti ki: a bírák által meghatározott indulási órákat be kell tartani, ellenkező esetben az engedélyes elesik az egyedüli fuvarozás jogától.

A pesti tanács még ez év végén engedélyezi a pesti bérkocsis cég omnibuszainak üzemeltetését — ugyanezen az útvonalon. Ám ez a magas viteldíj alkalmazása miatt hamarosan csődbe jut. 1845 tavaszától nem indítanak kocsit Újpestre.

### 1846

Blum járművei mellett Mildenerger Antal kocsijai is megjelennek. Az ebből fakadó állandó vita ügye már Újpest község előljárósága elé kerül. Rendelet születik, mely kimondja: az állomáshelyen egyik héten Blum, másik héten Mildenerger kocsijai álljanak elől. Ha az egyik tulajdonos járműve megtelik és elindul, utána a másik vállalkozó kocsija várja az utasokat. A rendelet be nem tartása esetén büntetést kell fizetni.

Július 15-én megindul a vasúti forgalom Pest és Vác között, melynek Pest felőli első megállója ekkoriban még Palota (Rákospalota-Újpest) állomás, melyet Újpestről már társaskocsival is el lehet érni.

### 1848. szeptember

Deutsch Jakab és Landesmann József kap engedélyt a Pest-újpesti forgalom lebonyolítására.

Még ebben az évben Blum Ignác beszünteti üzemét, kocsijait leállítja.

### 1853. augusztus 6.

Újpest község tanácsának ülésén szabályozzák az omnibusz-közlekedést, ugyanis az akkori vállalkozók (Steighoffer Jakab, Schwartz Izsák, Deutsch Jakab, Hoffman Sándor és Fellner József) saját belátásuk szerint üzemeltetik járműveiket, nem nézve az utasok és a község érdekeit. Ezért rendelet mondja ki: az augusztus 7. és november 1. közötti időszakban „...ha öt személy a kocsin

összegyűlnek, elindulni tartoznak, előszöri elmulasztás esetében 5 pengő forinttal, másodízben pedig 10 pf-tal fognak büntettetni”.

### 1866.

A lóvasúti forgalom megindulásával a Pest és Újpest közötti viszonylatban a társaskocsi-járatok megszűnnek, illetve Újpest helyi forgalmában, mint bérkocsik vesznek részt.

## A lóvasút

### 1863

Gróf Károlyi Sándor beadványt intéz a m. kir. helytartótanácsához, melynek tárgya a Pest-újpesti lóvasúti vonal terve.

### 1864. november 17.

Megkezdődnek a tárgyalások a lóvasút ügyében.

### 1865. április 22.

Kiadják az építési engedélyt.

### 1865. május 22.

Megalakul a Pesti Közúti Vaspálya Társaság (PKVT). Elnöke — a lóvasút nagy szorgalmazója — gróf Károlyi Sándor.



*A Pest-újpesti lóvasút ünnepélyes megnyitása  
1866. július 30-án*

### 1866. augusztus 1.

Pest, Széna (Kálvin) tér és Újpest (a mai vasúti híd) között megindul a menetrend szerinti forgalom. A vonalat a PKVT üzemelteti. (Az ünnepélyes megnyitót július 30-án délután tartják.)

### 1868. október 7.

Megépül az 1866-ban megnyitott vonal Pest-

Újpest határa (a mai vasúti híd) és a téli kikötő zárótöltése (Arany János utca) közötti szakasza.

#### **1869. július 4.**

A közmunka- és közlekedésügyi miniszter Vogel Péter, Basch Fülöp, Wolfner Gyula és társa, Gyengő László, Flesch Móricz, Eisz Adolf, Eppinger Farkas és Stern Ignác részére engedélyt ad a PKVT újpesti állomásától Újpest területén át Rákospalotára közlekedő lóvonat építésére. (Az engedélyesek jogukat 1870-ben gróf Károlyi Sándorra ruházzák át.)

#### **1871. augusztus 28.**

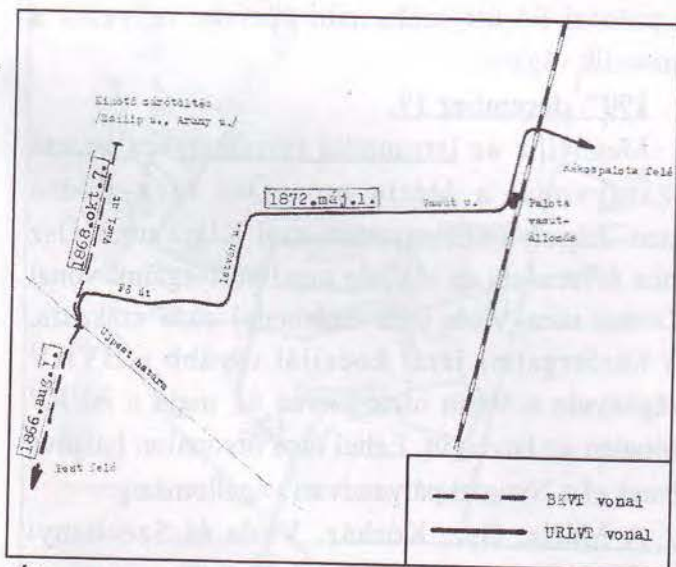
Károlyi gróf elnökletével megalakul az Újpest-Rákospalotai Lóvonatú Vaspálya Rt. (URLVT).

#### **1872. május 1.**

Megindul a forgalom az Újpest-rákospalotai vonalon. (Hivatalosan csak május 13-án adják át.)

Útvonala — mai elnevezéssel: Újpest, vasúti híd–Váci út–Árpád út–István út–Görgey Artúr utca– Szilágyi utca–Rákospalota, Pozsony utca–Kertköz utca.

Az URLVT által üzemeltetett vonal érinti a palotai vasútállomást is.



*Újpest lóvasúti hálózatának kialakulása*

#### **1876**

Megszűnik az URLVT, az Újpest-palotai lóvonat gróf Károlyi Sándor tulajdonába kerül.

#### **1894**

A palotai lóvasutat a Budapestvidéki Közúti Vasút Rt. vásárolja meg. E társaság leányvállalata a pesti és a budai lóvonat-közlekedési cégek

egyesüléséből létrejött Budapesti Közúti Vaspálya Társaságnak (BKVT).

#### **1895. március**

Az 1868-ban átadott megyeri lóvasút is a BVKV tulajdonát képezi.

Elhatározzák, hogy e két újpesti vonalat villamos üzeműre építik át. Az 1894-ben megtartott közigazgatási bejárás után lebonyolítják az engedélyezési tárgyalásokat. Az átalakítási munkálatok idején a cég neve csekély mértékben módosul — Budapestvidéki Villamos Közúti Vasút Rt. (BVKV)-ként lesz közismert.

## A villamos

#### **1890**

Bodendorfer A. M. építési engedélyt kér a Zuglóból, a Hermina úttól Angyalföldön át Újpestre közlekedő gőzvontatású vasút építésére.

A tárgyalások folyamán többször megváltoztatják az útvonalat, valamint a gőzüzemű vasút tervét elvetve a villamosvasúti üzem alkalmazása mellett döntenek.

#### **1894. november 11.**

Engedélyezik a végleges, Ferdinánd (Lehel) tér–Lehel utca–Újpest–Megyer útirányú fővonal, és a Rákospalotára vezető szárnyvonal építését. (A konkurens vállalat, a BKVT közbenjárására nem engedik meg a Nyugati pályaudvar–Ferdinánd tér közötti szakasz használatát — hivatkozva a „közúti vasút” előjogára.)

#### **1894**

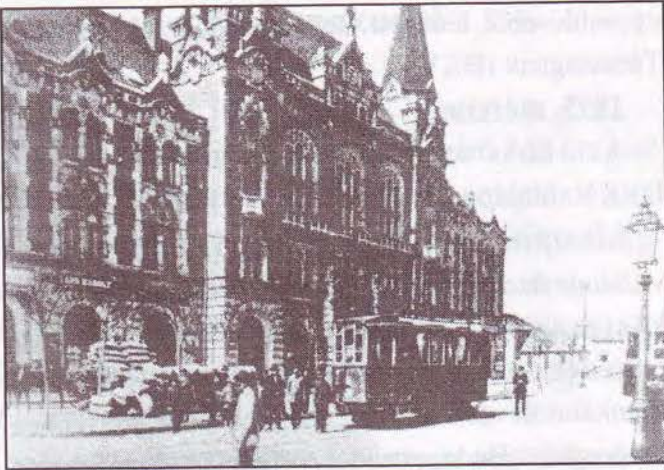
A Ganz és Társa, valamint a Magyar Ipari és Kereskedelmi Bank érdekeltségével létrejön a Budapest-Újpest-Rákospalotai Villamos Közúti Vasút Rt. (BURV).

#### **1896. január 12.**

Közlekednek a BURV villamosai az alábbi útvonalon: Ferdinánd tér–Lehel u.–aluljáró–Újpest, István u.–Gróf Károlyi István u.–Baross u.–Megyeri kápolna.

#### **1896. március 15.**

A BURV fővonalából kiágazó, az újpesti Fő (Árpád) úton és a MÁV váci vasútvonala fölött



**BURV villamos a Városháza előtt, a század első évtizedében**

épített egyvágányos felüljárón át Rákospalotára vezető szárnyvonalon megindul a forgalom.

**1896. május 30.**

Elkészülnek az első, Pest és Újpest között közlekedő lóvasút egy szakaszának villamosításával. Ekkortól lehet az Újpesti vasúti hídtól a Nyugati pályaudvarig a BKVT villamosaival utazni.

**1896. június 27.**

Üzembe helyezik a Duna-parti és az Angyalföldi vasútállomáshoz vezető szárnyvonalat.

A Baross utcából kiágazó, az Arany közben és a Zsilip utcán át a Duna-partig vezető vonalon a személyforgalmat igénybevétel hiánya miatt egy 1897. április 9-i hirdetménnyel megszüntetik.

Az Angyalföld pályaudvari vonal kizárólag teherszállításra szolgál, a kocsiszínből (akkoriban villamtelep majd BUR-telep, ma Angyalföldi forgalmi telep) indul ki.

**1896. augusztus 4.**

Elkészül a BURV fővonalának második vágánya a Ferdinánd tér és az István (Szent István) tér között.

**1897. január 1.**

A BVKV Újpest-rákospalotai lóvonatának villamosítása után megindul a forgalom. A vasút — az útvonal változtatása nélkül — Újpesten kettősvágányúvá épül át, míg Rákospalotán az egyvágányos üzem marad fenn.

**1898. december 22.**

A megyeri lóvasutat ekkor váltja fel a BVKV villamosa.

Útvonal: Újpest, BKVT végállomás–Váci út–Arany utca

**1900.**

A nagykörúti forgalom csatlakozásának hiánya miatt a BURV kocsijai kihasználatlanul közlekednek. A bevétel további fejlesztésekre nem elegendő, csak az üzemköltségét, valamint a hitelek törlesztését fedezi. Az elszegényedett cég részvényeinek többségét a konkurens Budapesti Közúti Vaspálya Társaság alacsony áron vásárolja meg. Ekkor, hogy a BURV a BKVT tulajdonába kerül, már lehetőség nyílik a Váci úti vágányok közös használatára, így a BURV kocsijain átszállás nélkül lehet Újpestről a Nyugati pályaudvarig utazni.

**1900. december 21.**

A BVKV megyeri vonalát a Váci úton a Béla utcáig hosszabbítják meg.

**1903.**

A BKVT az érdekkörébe tartozó BVKV vágányait használva közvetlen járatot indít a Nyugati pályaudvar és Rákospalota között, a Váci úton keresztül.

**1906. december 23.**

A BURV rákospalotai vonalának az Árpád úti és a palotai Fő úti szakaszán üzembe helyezik a második vágányt.

**1907. december 19.**

Megnyílik az Istvántelki Főműhelyhez vezető szárnyvonal a Mária utca–Ősz utca–Rózsa utca–Zápolya (Elem) utca–mai Klára utca–Ősz utca útvonalon, és a Viola utcai körforgalmi vonal Kórház utca–Viola utca–Széchenyi utcai szakasza. A körforgalmi járat kocsijai tovább a BVKV vágányain a Vasút utca, István út, majd a BURV vonalán az István út, Lehel utca útvonalon haladva érnek el a Nyugati pályaudvari végállomásig.

A Mária, Ősz, Kórház, Viola és Széchenyi utcákban kettős vágányú vonalrész épül.

**1908.**

A BKVT a BVKV vonalait a — szintén az érdekkörébe tartozó, Budapest környékének vasúti forgalmát lebonyolító — Budapesti Helyiérdekű Vasutak Rt. (BHÉV) kezelésébe adja át.

**1910.**

Bevezetik a BKVT és a BHÉV újpesti vonalain a számjelzést, a BURV járatait betűvel kezdik el

jelölni. Ekkor Újpesten az alábbi viszonylatok üzemelnek:

*BKVT, BHÉV vonalak:*

55 Nyugati pu.–Váci út–Újpest–Rákospalota

87 Újpest, vasúti híd–Váci út–Megyer, Béla u.

*BURV vonalak:*

„A” Nyugati pu.–Lehel u.–Újpest–Rákospalota

„B” Nyugati pu.–Lehel u.–Újpest–Megyeri kápolna

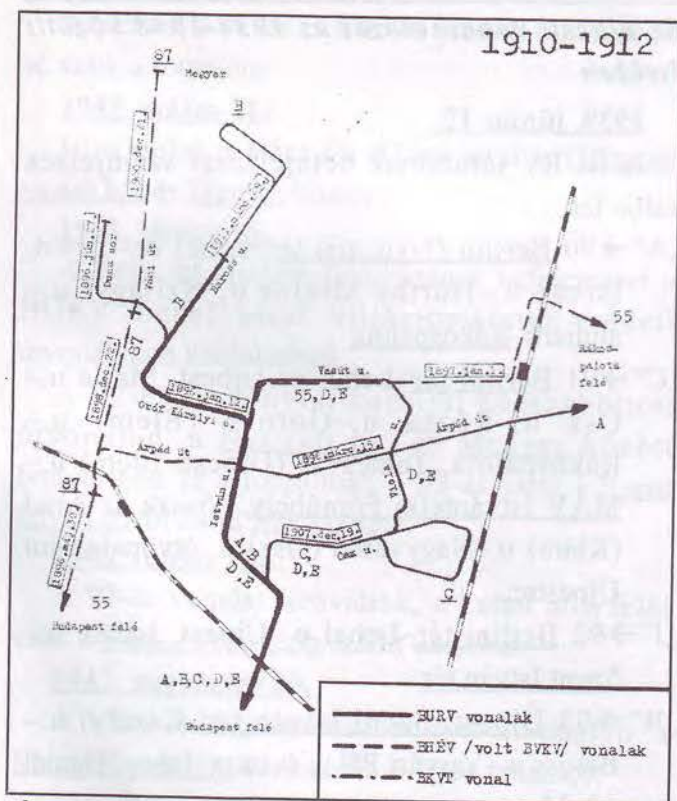
„C” Nyugati pu.–Lehel u.–Újpest–MÁV István-telki Főműhely

„D”, „E” Nyugati pu.–Lehel u.–Újpest (Viola utca–István út körforgalom)

A Viola utcában a „D” járat északi, míg az „E” déli irányban közlekedik.

### 1911. március 29.

Megindul a forgalom a BURV megyeri, „B” jelű vonalának új, hurokban végződő szakaszán, a Baross utca–mai Vasvári Pál utca–Megyeri út–mai Irányi Dániel utca útvonalon.



*Újpest villamosvasúti hálózatának kialakulása és a közlekedő viszonylatok az 1910 utáni jelzésekkel feltüntetve.*

### 1913. január 1.

A Nyugati pályaudvar és a Keleti pályaudvar között, Újpesten, Rákospalotán és Rákosszent-

mihályon keresztül kezd közlekedni a BURV új, „H” jelű járata. Budapest leghosszabb villamos vonalán (26 km) a járművek Újpestre a Lehel utca felől érkeznek és az „A” járat útvonalán (István utca–Árpád út) jutnak át Rákospalotára. A teljes vonal menetideje 95 percet tesz ki.

### 1914.

Megszűnik a „D” és „E” jelű, Viola utcai körforgalmi járat. A felszabaduló kocsikkal új viszonylatot indítanak:

„J” Nyugati pu.–Lehel u.–Újpest, István út–Árpád út útvonalon

### 1916. november

Átadják a Váci úton a második vágányt.

Az I. világháború alatt a legnagyobb gondot az anyag- és alkatrészhiány, valamint a begyakorlott munkaerő elvesztése okozza. Sokan frontszolgálatra vonulnak be, de vannak, kik a hadi gyárakban helyezkednek el — magasabb fizetésért.

Az üzemeléshez szükséges villamos energia előállítását a vasutak saját áramfejlesztő telepei szénhiány miatt nehezen, vagy egyáltalán nem tudják megoldani, ezért több ízben részlegesen, illetve teljesen megszűnik a villamos közlekedés.

### 1918. november 5.

A megalakuló Nemzeti Tanács irányításával összevonják a külön-külön működő, a fővárosi és a környéki közlekedést lebonyolító vasút-társaságokat. A vasutak további kezelését az akkor létrehozott Budapesti Egyesített Városi Vasutak (BEVV) végzi.

### 1922-1923.

A budapesti villamosvasutakat a forradalom utáni években felkínálják visszavételre volt tulajdonosaiknak, ám azok — hivatkozva a leromlott műszaki állapotra — nem tartanak igényt üzemükre, így a villamosforgalom irányítását a főváros saját kézbe veszi és a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Rt.-re (BSZKRT) bízta, mely 1923-ban kezdi meg működését.

### 1924-1925.

A BSZKRT tulajdonába kerül a BURV részvényeinek többsége, és a BVKV, melyet a

Budapesti Helyiérdekű Vasutaktól vesz át. A társaságoknak a BSZKRT csak a kezelője, vagyონukat elkülönítve tartják nyilván, a cégek neve is megmarad.

A BURV saját, a BVKV a BSZKRT villamosaival bonyolítja le a forgalmat.

### 1924-1925

Megszűnik a „H” jelű viszonylat.

### 1927. október 15.

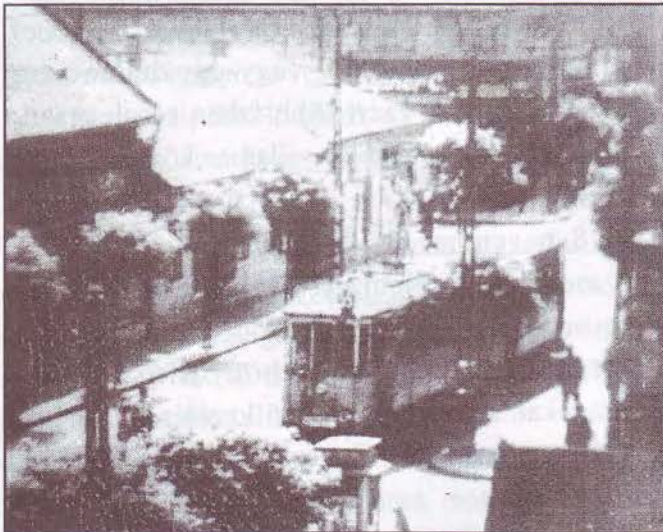
A BSZKRT az éjszakai forgalom fenntartására benzinüzemű sínautókat állít forgalomba. Újpesten át Rákospalotáig közlekedik az éjszakai járat.

### 1931. december

Az éjszakai sínautók forgalmát az autóbuszüzem veszi át.

### 1934. április 30.

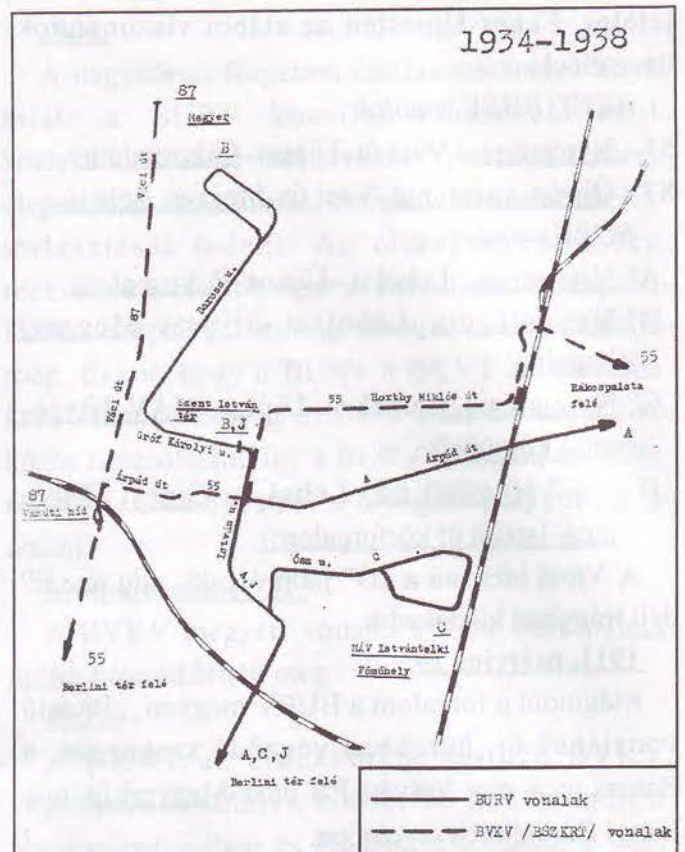
A BURV megyeri, „B” jelzésű vonala a Szent István térig rövidül, a „J” járatot az Árpád úttól eddig hosszabbítják meg — közvetlen átszállási lehetőséget biztosítva a Megyer és Pest között utazóknak.



*Még az István úton közlekedik az 55-ös villamos (1937)*

### 1938. november 4.

A növekvő közúti forgalom teszi szükségessé az Árpád út-István út kereszteződés villamos közlekedésének megváltoztatását, biztonságosabbá tételét. A BURV „A” jelű járatai ezután az István út–Horthy Miklós (Görgey Artúr) utca–Szilágyi utca–aluljáró útvonalon, a BVKV 55-ös villamosai pedig egyenesen, az Árpád úton jutnak el Rákospalotára.



*Az újpesti vonalhálózat az 1934-1938 közötti években*

### 1939. június 12.

A BURV járatainak betűjelzését számjelzés váltja fel.

„A” → 90 Berlini (Nyugati) tér–Lehel u.–Újpest, István u.–Horthy Miklós u.–Szilágyi u.–aluljáró–Rákospalota

„C” → 91 Berlini tér–Lehel u.–Újpest, Mária u.–Ősz u.–Rózsa u.–Gorove (Elem) u.–Rákospalota, Temesvár (Újpest, Elem) u.–MÁV Istvántelki Főműhely. Vissza az Arad (Klára) u.–Nagyvárad (Ősz) u. útvonalon jut Újpestre.

„J” → 92 Berlini tér–Lehel u.–Újpest, István u.–Szent István tér

„B” → 93 Újpest, Szent István tér–Károlyi u.–Baross u.–Vasvári Pál u. (vissza: Irányi Dániel u.)–Megyer

### 1941. november 9.

Átérnek a jobb oldali közlekedésre.

### 1944.

A II. világháború idején az egyre növekvő áramellátási zavarok, valamint anyag- és munkaerőhiány miatt akadozik a villamos közlekedés.

**1944. szeptember 27.**

A 93-as járat forgalmát beszüntetik.

**1944. október 1.**

Vasárnaponként csak az 55-ös és a 91-es villamosokat üzemeltetik.

**1944. december**

Újpesten teljesen megszűnik a villamosok forgalma.

**1945. február 7.**

A háború után Budapest (és Újpest) első villamosjárata — az 55-ös — az Újpesti Víztorny és a Forgách utca között indul meg.

**1945. április 9.**

A BBURV vonalain is részlegesen közlekedik a villamos: a BUR-teleptől a MÁV Istvántelki Főműhelyig a 91-es, Megyerig a 93-as szállít utasokat.

**1945. április 17.**

Az 55-ös eredeti útvonalán — a Nyugati pályaudvar és Rákospalota között — közlekedik.

**1945. május 1.**

Az 55-ös, a 91-es és a 93-as járaton rendszeresé válik a forgalom.

**1945. május 21.**

Újra indul a Váci úti 87-es járat az Újpesti vasúti híd és Megyer között.

**1945. június 16.**

A Béke úti aluljáró felújításának befejeztével a BURV Lehel utcai villamosjáratai eredeti útvonalukon közlekednek.

A 92-es viszonylat kocsijai hosszabbított útvonalon, a Nyugati pu. és Megyer között bonyolítják le a forgalmat, a 93-as járat a Szent István térről indul Megyer felé.

**1946. június 22.**

A 92-es vonalat lerövidítik, a Lehel utca felől csak a Szent István térig szállít utasokat.

**1947. augusztus 20.**

A Váci úton meghosszabbított útvonalon, a Megyeri csárdáig közlekedik a 87-es villamos.

87A jelzéssel új, csak munkanapokon üzemelő betétjáratot indítanak az Újpesti kocsiszín és a Fóti út között.

**1949. szeptember 30.**

A fővárosi tanács megszünteti a BSZKRT-ot és minden egyéb hozzátartozó közúti és vasúti (köztük a BURV és a BVKV) társaságokat,

melyekből községi vállalatokat szerveznek. A budapesti (újpesti) villamosvasutak a Fővárosi Villamosvasút Községi Vállalat (FVKV — 1950-től Fővárosi Villamosvasút — FVV) irányítása alá kerülnek.

**1950.**

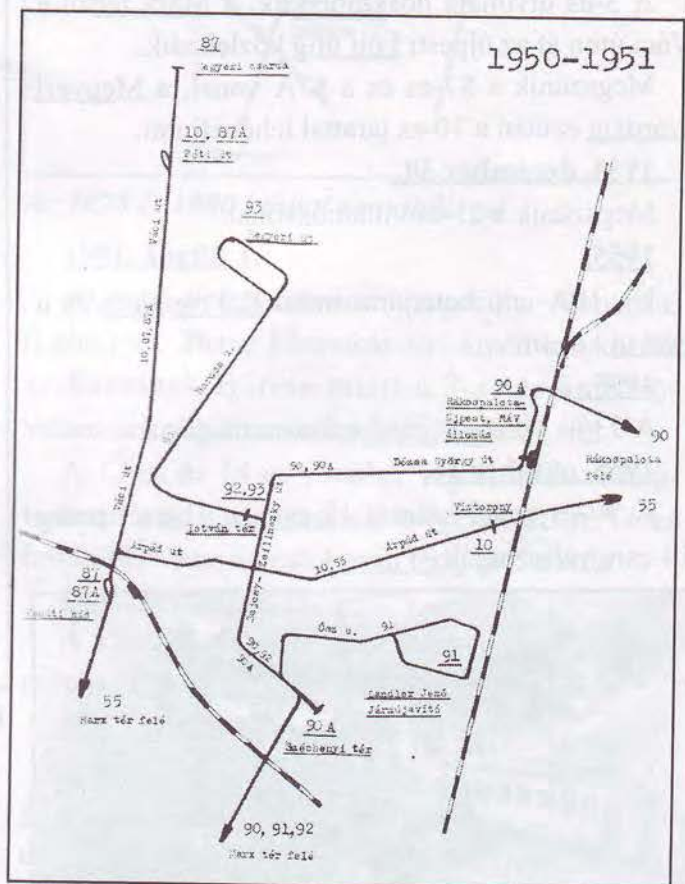
Az utasforgalom növekedése miatt csúcsórai időszakban két új betétjáratot üzemeltetnek:

55A Újpest, vasúti híd–Váci út–Árpád út–Víztorny

90A Újpest, Széchenyi tér–Pozsonyi u.–István u.–Dózsa György (Görgey Artúr) u.–Rákospalota–Újpest, MÁV állomás.

**1950.**

Az 55A viszonylatot megszüntetik, helyette 10-es jelzéssel indul egész nap közlekedő járat a Víztorny–Árpád út–Váci út–Fóti út útvonalon.



*Villamosvonalak 1950-1951-ben*

**1951.**

Az 55-ös villamosjárat éjszaka is üzemel.

**1952. október 26.**

A Nagyvárad tér–Váci út között, a Mező Imre (Orczy és Fiumei) út–Baross tér–Bethlen Gábor utca – Szinyei Merse utca – Rudas László

(Podmaniczky) utca–Dózsa György út útvonalon futó 21-es járat északi végpontját Újpestre, az István térre helyezik át. A kocsik a Lehel utca felől érkeznek.

### 1953.

Megszűnik a 90A betétjárat

A 92-es jelzése 62-esre változik, útvonalát meghosszabbítják: Marx (Nyugati) tér–Lehel u.–Béke u.–aluljáró–Újpest, Pozsonyi u.–Bajcsy Zsilinszky (István) út–Dózsa György (Görgey) út–Rákospalota–Újpest. MÁV állomás.

### 1954.

A 62-es újpesti végpontja módosul, a vasútállomástól egy megállónyi távolságban fekvő Szilágyi utcába kerül.

### 1954. szeptember 6.

A 3-as útvonala hosszabbodik, a Marx tértől a Váci úton át az újpesti Fóti útig közlekedik.

Megszűnik a 87-es és a 87A vonal, a Megyeri csárdáig ezután a 10-es járatral lehet eljutni.

### 1954. december 30.

Megszűnik a 21-es villamosvonal.

### 1955.

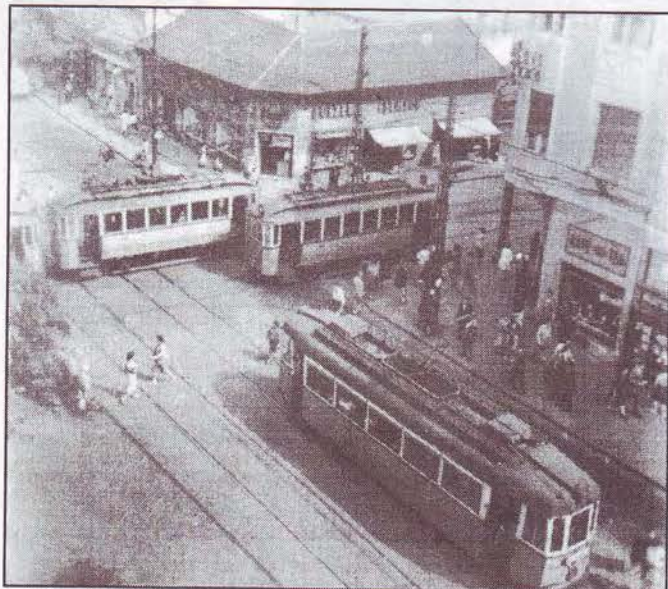
Új, 10A jelű betétjárat indul Rákospalota és a Fóti út között.

### 1955.

A 93-as villamos jelzése 8-asra módosul.

### 1955. október 16.

A 90-es vonal számát 12-esre, a 91-esét pedig 14-esre változtatják.



Az Árpád út - István út kereszteződés 1959-ben

### 1956-1957.

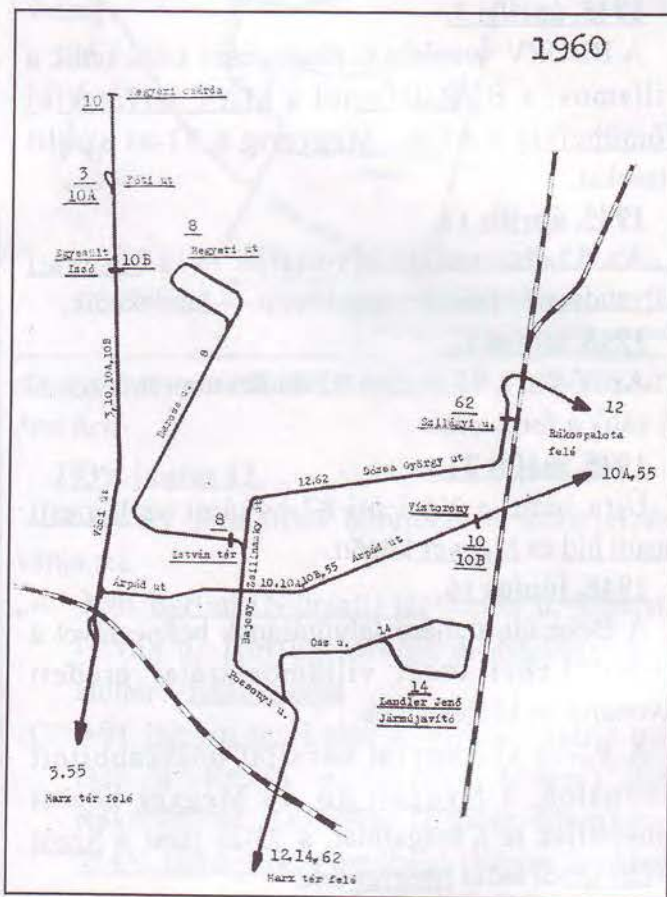
A Marx (Nyugati) tér és a Gyöngyösi utca között közlekedő 16-os járat útvonalát az Angyalföldi forgalmi telepig hosszabbítják meg.

### 1958.

A 16-os végállomása ismét a Gyöngyösi utcához kerül.

### 1959-1960.

10B jelzéssel csúcsidőben közlekedő betétjáratot indítanak a Víztorony és az Egyesült Izzó között.



Újpest villamosvasúti hálózata 1960-ban

### 1961.

A 62-es járat jelzése 12A-ra változik.

### 1961. június 5.

Újpest ipari negyedében dolgozók munkába jutását könnyíti meg a Petőfi híd, budai hídfőtől a Nagykörúton és a Váci úton át, a Fóti útig haladó „U” jelű viszonylat, melynek kocsijai reggel Újpest, délután a belváros irányába közlekednek.

Átszervezik a 10A járatot is, jelzését „R”-re módosítják.



**1961.**

A 10B vonalat a Fóti útig meghosszabbítják, a járat számát 10A-ra változtatják.

**1962.**

A 14A (a 16-os átszámozva) hosszabbított útvonalon, a Marx (Nyugati) tér és a Pozsonyi utca (Angyalföldi kocsiszin) között közlekedik.

**1966.**

Megszűnik az „U” járat. A Rákospalota és a Fóti út között futó „R” viszonylat 7i számjelzést kap.

Új, 16i jelű vonalon indul meg a forgalom, a kocsik a Pozsonyi utca és a Szilágyi utca között, a Bajcsy Zsilinszky (István) út–Dózsa György (Görgey) út útvonalon szállítanak utasokat.

**1967.**

Megszűnik a 10A járat.

**1968. január 1.**

A fővárosi villamosforgalom szervezését továbbiakban a Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV) végzi.

**1968.**

Megszűnnek a 12A, 14A és a 16i viszonylatok.

**1971.**

Megkezdődik az új, Árpád úti közúti felüljáró építése, ami a régi villamosvasúti híd elbontásával jár együtt. Megszűnik a 7i villamos, helyette ismét beindítják a 10A járatot a Víztorony és a Fóti út között.

A 10-es, 10A és 55-ös viszonylatok végállomása a Víztoronyhoz, majd átmenetileg az Árpád úti közúti sorompó mellé, a régi felüljáró helyére kerül.

**1974. november 6.**

Megindul a villamosforgalom az új Árpád úti felüljárón, a 10-es, 10A és 55-ös járatok Rákospalotáig közlekednek.

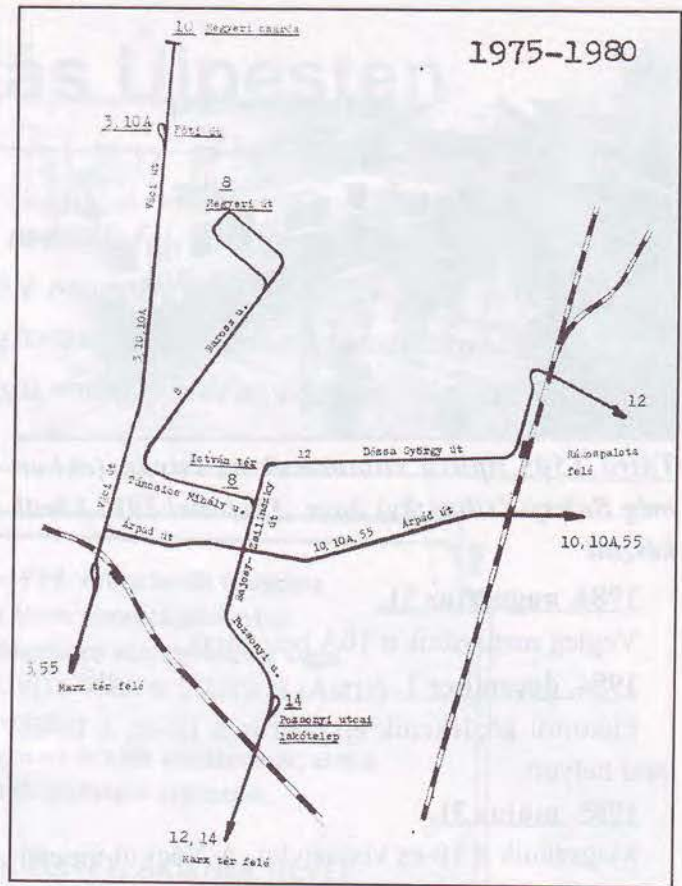
**1975. szeptember 1.**

A 14-es útvonalát a Tél utcai lakótelep építése miatt lerövidítik, a Marx (Nyugati) tér és a Pozsonyi utca között szállít utasokat. A megszüntetett szakasz pótlására hozzák létre a 20Y (később 121-es) autóbusz járatot.

**1980. december 31.**

Megszűntetik a megyeri, 8-as villamos forgalmát, helyette a 147-es autóbust indítják be.

Megszűnik a 10A villamosjárat is.



*Az 1975 és 1980 közötti vonalhálózat*

**1981. április 1.**

Az észak-déli metróvonal Nyugati pu.–Élmunkás (Lehel) tér, illetve Élmunkás tér–Árpád híd közötti szakaszának építése miatt a 3-as és az 55-ös villamosok végállomása az Árpád hídhoz kerül.

A 12-es és 14-es vonalak végállomását ideiglenesen a Bulesú utcához helyezik át. A 14-es hosszabbítva az újpesti István térig közlekedik.

**1981. december 31.**

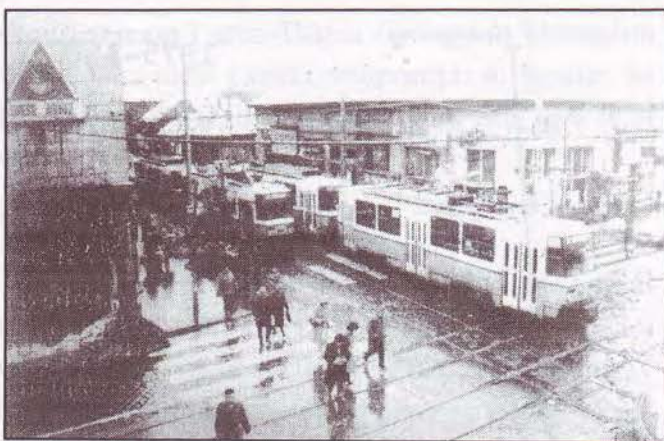
A 12-es és 14-es villamosok végleges végállomása az Élmunkás téren van kialakítva.

**1982. május 3.**

Megszűnik a 3-as és az 55-ös vonal. Az Élmunkás tér–Árpád híd közötti szakaszon üzemelő 3V villamospótló autóbuszjárat meghosszabbított útvonalon az újpesti Árpád útig helyettesíti a villamost.

Újra beindul a 10A járat. (Rp. Kossuth utca–Újpest, Fóti út)

Az 55-ös megszüntetése után az éjszakai forgalmat a 10-es látja el Rákospalota és az Újpesti kocsiszin között. Tovább, a belső kerületek felé a 182É jelű autóbuszjárat szállít utasokat.



*Tátra T505 típusú villamosok az István (ekkor még Bajcsy-Zsilinszky) úton. A felvétel 1982 körül készült*

**1984. augusztus 31.**

Végleg megszűnik a 10A betétjárat.

**1984. december 1.**

Ekkortól közlekedik éjszaka is a 12-es, a 10-es járat helyett.

**1985. május 31.**

Megszűnik a 10-es viszonylat. A Váci út újpesti szakaszán és az Árpád úton ekkor megy utoljára villamos. Helyette a 104-es autóbusszal lehet utazni.

**1986. december 15.**

A 14-es vonalát meghosszabítják az új Káposztásmegyeri lakótelep szélénél kiépített végállomásig. Ez a viszonylat ekkor veszi át az újpesti éjszakai villamosjárat szerepét.

**1990. december 17.**

A 3-as metró Árpád híd–Újpest központ közötti szakaszának átadásakor (december 15.) életbe lépő forgalmi változások kapcsán létesült a munkanapokon csúcsidőben közlekedő betétjárat 11-es jelzéssel, az Angyalföldi kocsiszín és Káposztásmegyer, Szilas-patak között.

**1995. december 22.**

A 11-es villamos megszűnik.

**1995. december 27.**

A 12-es útvonala rövidül, Rákospalotáról csak az Angyalföldi forgalmi telepig szállít utasokat.

**1996. január 1.**

A BKV részvénytársasággá alakul át. A változás Újpest villamosforgalmát nem befolyásolja.

A cég új neve: Budapesti Közlekedési Rt.

**1997. július 22.**

Ideiglenesen autóbusz váltja fel Budapest utolsó éjszakai villamosjáratát, a 14-eset.

**1997. szeptember 30.**

Véglegesítik a 14É autóbuszjáratot, villamosok ezután az éjszakai utasforgalomban nem vesznek részt.

**1998. július 31.**

A Káposztásmegyer, Megyeri útig meghosszabított 14-es vonalon megindul a forgalom.

**Források**

- A BSZKRT tíz éve 1923-1933. Bp. 1934.
- A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada I-III. kötet. Budapesti Közlekedési Vállalat. Bp. 1987.
- A fővárosi autóbusz-közlekedés 75 éve (1915-1990). BKV, Bp. 1990.
- A 100 éves budapesti villamosvasút története (1887-1987). BKV, Bp. 1987.
- Budapest Fővárosi Levéltár. Az Újpest–Rákospalotai Lóvonatú Vaspálya Társaságra és a Budapestvidéki Villamos Közúti Vasútra vonatkozó iratok.
- BKV Forgalomirányító Főosztály. Forgalmi Szolgálati Utasítások az 1975-1990 közötti évekből
- BKV Hírlap. Utastájékoztató melléklet. Az észak-déli metróvonal III(B) I. szakaszának átadásához kapcsolódó felszíni tömegközlekedési változásokról. 1990. december 11.
- A BKV menetrendi tájékoztatója (1975, 1982, 1985)
- A BKV vonalhálózati térképe (1984)
- Buza Péter: Palotai tegnapok. Rákospalota, 1995.
- Dr. Ugró Gyula: Újpest. 1831-1930. Magyar Városok Monográfiája XI., Újpest, 1932.
- FVKV, FVV, BKV villamosvasúti menetrendek (1950-1971)
- Keller László: A Budapest–Újpest–Rákospalotai Villamos Közúti Vasút Rt. (BURV) kialakulása és fejlődése (1896-1949). Városi Közlekedés 1981/6. sz.
- Keller László: A budapesti Váci úti közúti vasút. 1866-1982. Városi Közlekedés 1983/6.sz.
- K. Juhász Erzsébet: Budapest tömegközlekedése a harcászati légitámadások időszakában (1944. szeptember 20.–1944. december 26.). Városi Közlekedés, 1994/6. sz.
- K. Juhász Erzsébet: A 12-es villamosok múltjából. BKV Hírlap. 1996. február 8-i szám
- Lovász István: A magyarországi helyi közforgalmú vasutak járművei I. Vasúthistória Évkönyv. KÖZDOK, 1995.
- V. Paizs Gábor: Búcsú a kéttengelyestől. Budapesti Közlekedési Hírlap, 1984. szeptember 6-i szám
- Krizsán Sándor feljegyzései (10, 20, 21, 26. sz. Utazási Napló)

A fotók az Újpesti Helytörténeti Gyűjtemény archívumából származnak.

# Orgonaavatás Újpesten

*Május 9-én ünnepélyes keretek között avatták fel az újpesti Zsinagóga felújított orgonáját. A nagyszámú érdeklődő között ott voltak azok is, akik — felekezetre tekintet nélkül — pénzadománnyal segítették a hangszer rendbehozatalát. Az ünnepség előtt helyezték el az alábbi szövegű emléktáblát az orgona-ház falán:*

Zsinagógánk orgonája 1998-1999. évben került felújításra a SALGÓ ISTVÁN úr által életre hívott alapítványból.

Az Újpesti Zsinagóga Orgona Alapítvány kuratóriumának tagjai RAPPAPORT ZOLTÁN, KADLECOVITS GÉZA és DEUTSCH LÁSZLÓ urak voltak.

Ez a tábla hivatott kifejezni a köszönetet és hálát mindazoknak, akik a felújításhoz anyagi vagy más segítséget nyújtottak.

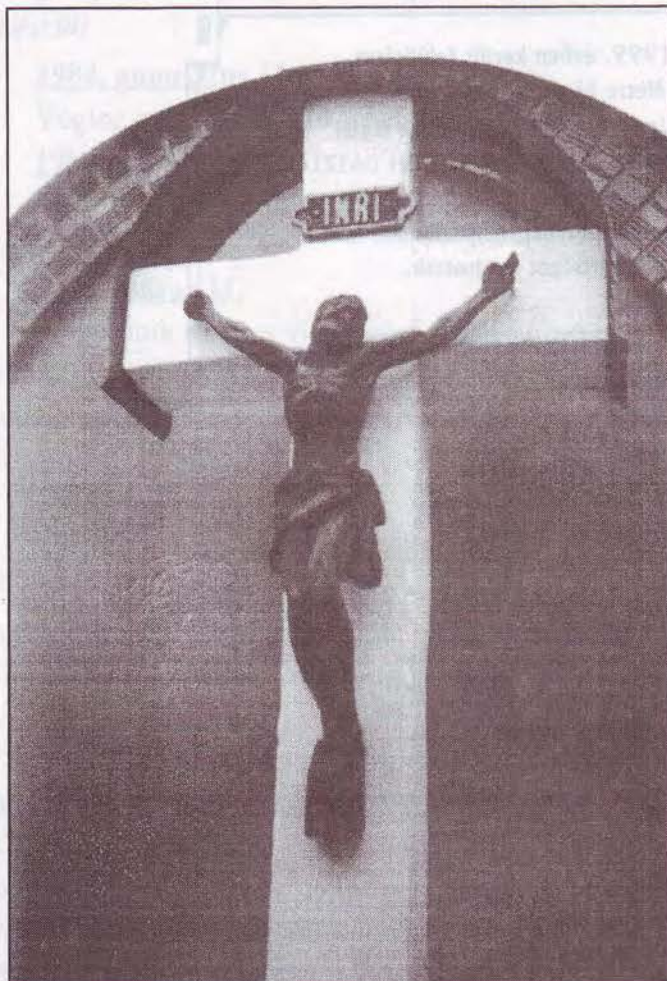
**KÍSÉRJE ÁLDÁS MINDAZOK ÉLETÉT, AKIKNEK NEVÉT  
EZ A TÁBLA MEGŐRÖKÍTI!**

Aschner Lipót	Lunczer Imre
Alapítvány	Müller Antalné
Bálint Éva	Pandzarisz Sándor
Barkócziné Fürst	Pataki Istvánné
Cecília	Peregi Rezső
Bodor Mihály	Poszpischek Györgyné
Budapesti Zsidó	Rappaport Zoltán
Hitközség	Réti Piroska
Demján Sándor	Ring Györgyné
Dénes István	Rónai Miklós
Dicker György	Schler Lajosné
Fülöp Adolf	dr. Simon István
Fürst Sándor	dr. Sinka Lajos
Gábor András	dr. Sipos Lajos
Georg Goldmann	Somogyi György
Goldmann György	dr. Somos András
Goldmann Pál	Székely Róbert
Hanzlik Pál	dr. Tibor Lászlóné
Hernádi György	Trenk Ábrahám
dr. Hollósi Antal és neje	Újpest Önkormányzata
Jobbágy László	Újpesti Munkásmozgalmi Klub
Jobbágy Tamás	Újpesti Római Katolikus
Joel Alon	Egyházközségek
Kadlecovits Géza	Újpesti Városvédő Egyesület
dr. Kapolyi László	Újpesti Zsidó Hitközség
Kaszás György	dr. Újszászy László
Kaszás Nándorné	Vadász Valéria
dr. Kató Balázs	Várlaki György
Klein József	Zák Edéné
Kolman György	
Lantos Pálné	
Légrádi Ferenc	

## Helytörténeti hírek...

☞ Tíz esztendő alatt második alkalommal került sor a Görgei és Erkel utca sarkán álló kőkereszt ünnepélyes felszentelésére. Két évvel ezelőtt vandál módon letörték a kereszt corpusát, amelyet 1990-ben Újpest alapításának 150. évfordulóján helyeztek el. Idén, a

kertvárosi plébánia gondozásában ismét felújították ezt a régi emléket, amit virágvasárnap délután szentelt fel PÁLYI LÁSZLÓ plébános úr. Kérünk mindenkit, figyeljünk a felújított keresztre, óvjuk meg a pusztulástól!



☞ Elkészült FEJES ANTAL: Szemelvények Újpest történetéből c. kiadvány kézírata, amely augusztus végére jelenik meg füzet alakban, hogy segítse a diákok helytörténeti oktatását. A kiadvány alapítványunk gondozásában kerül az érdeklődőkhöz.

☞ Ezúton hívjuk fel kedves Olvasóink figyelmét arra, hogy januári számunk „Az Újpesti Helytörténeti Értesítő 1998. évben megjelent számainak tartalomjegyzéke” című összeállításából technikai okok miatt kimaradt KÖVÉR IMRE: Lebstück Mária — Károly huszár részvétele a szabadságharc csatáiban című cikke, amit kedves Olvasóink az ÉRTEŚITŐ 1998. 2. számában (12-17. old.) tanulmányozhattak. A Szerző és az Olvasók szíves elnézését kéri a szerkesztő!

### Az alapítvány támogatói:

ASCHNER LIPÓT ALAPÍTVÁNY,  
„ARANY HORGONY” GYÓGYSZERTÁR,  
ÉPORG RT., HANZLIK PÁL, HOLLÓSI GYÖRGY,  
IVÁNYINÉ KONRÁD GIZELLA, IVÁNYI JÁNOS,  
DR. KAPOLYI LÁSZLÓ, KOZMA SÁNDORNÉ,  
ÚJPEST ÖNKORMÁNYZATA,  
ÚJPESTI VAGYONKEZELŐ RT.

### Kiadja: az Újpesti Helytörténeti Alapítvány

Elnök: Dr. Sipos Lajos

Szerkesztő: Kadlecovits Géza

Szerkesztőség: 1047 Bródy Imre u. 1.

Tel./fax: 233-1976

Tipográfia: Wagner Attila

Készítette: a Spácium Bt.

Felelős: Koós Gábor