



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

385.873

Szerző:

Cím: *A budai sikló multjából*

Hely:

Idő:

1896/1920

Személy:

Forrás:

Magyarország

Helyszám:

Bp.

(Hely)

1920. III. 7.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Budapest töváros házinyomdája 1919.

A budai sikló multjából

Az építészvezető jelentése — 182,300 forintba került — Az 1896-iki szerencsétlenség

Budapest, március 6.

(A Magyarország tudósítójától.) A budai hegy-pályát, vagy amint általában nevezik, a budai gőzsiklót a minap vette birtokában a főváros. A híres sikló, amely a hetvenes években egyik legnagyobb érdekessége volt a régi Pestnek, s amelynek megcsodálására vidékről is számosan utaztak föl a fővárosba, Széchenyi István fiának, Széchenyi Ödön grófnak, a későbbi török basának kezdeményezésére épült három év alatt és 1870 március másodikán kezdte meg üzemét. A sikló építésére a fővárosi tűzoltóság megalapítója, Széchenyi Ödön nyerte el az engedélyt, melyet azután egy részvénytársaságra ruháztott át.

Érdekesnek tartjuk most, a budai sikló félévszázados jubileuma alkalmából, ha pár sort idézzünk Wohlfarth Henrik jelentéséből, aki a sikló építési munkálatainak vezetésével volt megbízva. Ezeket írja Wohlfarth 1870-ben:

— Mikor én az építési munkálatok vezetését 1869 január elsején átvettem, a gépezet és a gőzkazán már meg volt rendelve, sőt teljes elkészülésükhöz igen közel álltak. A tényleg megtörténtek által működésem igen szűk korlátok közé vala szorítva s a megrendelt dolgokat hogy a költségeket aránytalanul ne növeljem, lehetőleg úgy kellett fölhasználnom, amint azok megrendeltettek. Látható ebből, hogy igen csekély mozgatható teremt maradt, ennek dacára sikerült azonban az indóház célszerű elrendezése által a 32½ fok lejtőreget 30 fokra enyhítenem, de a felső részen a Várban már nagyobb teret kieszközölnöm nem lehetett, melynek foly-

tán a felső indócsarnok terjedelme igen szűk és ez okból hengervezeték-rendszert kellett alkalmazni, mely a sodronyköteleket oly igen rongálja. Az egész mű szerkezete a következő: A Várhegy lábánál álló indóház alagrészében egy harminclőerejű gőzgép van elhelyezve. E gépezet két vasdobot hoz egyidejűleg ellenkező irányú mozgásba, melyek egyikéről a sodronykötél legombolyodik és ugyanakkor a másikra föltekergőzik. Minden kötélszál egy-egy kocsihoz van erősítve s így, mialatt az egyik kocsi fölhatatik, a másik saját súlyánál fogva legördül.

Wohlfarth azután jeletésében részletesen elmagyarázza a sikló biztonsági szerkezetét, melynek lényege röviden az, hogy a vágány mindkét oldalán fogó gerendák vannak alkalmazva és ha a sodronykötél elszakad, a kocsi ide beékelődnek. Mielőtt a siklót 1870-ben átadták a forgalomnak, egy szakértők-bizottság előtt kipróbálták ezt a szerkezetet, futásukban kikapcsolták a kocsikról a köteleket és a szabadjára maradt kocsi teher nélkül 12 hüvelyket, hatvan mázsa megterheléssel pedig 20 hüvelyket csuszott lefelé. Azután a fogószerkezet megfogta és a pálya közepén szilárdan megállott.

Wohlfarth jelentéséből még azt is megtudjuk, hogy a sikló, amely ma több millió értéket képvisel és a menetjegyekből naponta átlag 2200 koronát vesz be, ötven esztendővel ezelőtt 182,300 forintba került és ezeknek a költségeknek a legnagyobb tételei a földásás és sziklarepesztés, mely 28.200, a támfalak építése, mely 49.000, a koncesszió költsége, mely 18.500 és a gépek, mely 19.450 forintba kerültek. A gépek Schulz Tódor bécsi gyárából valók.

A budai sikló ötvenéves fennállása alatt mindössze egy szerencsétlenség történt: 1896-ban, a

millenáiumi kiállítás alkalmával, amikor Bánffy Dezső báró, akkor miniszterelnök a miniszterelnökségi palotában külföldi, a nemzetközi újságíró kongresszus tiszteletére nagy estélyt adott. Az estély után a társaság egyes tagjai a siklón akartak lejutni a Várból, ám a sikló a késő esti órákban már megszüntette üzemét és az alkalmazottak is hazamentek. Mindössze a fűtő tartózkodott még a gépházban, akit a díszmagyaros, frakkos, érdemrendes urak felszólítottak, hogy vigye le őket a siklón. A társaság tagjai beszállottak a kocsiába és a fűtő, aki nem értett a fékek kezeléséhez, elindította a kocsit. A kocsi azután a hiányos fékezés folytán olyan erővel csapódott az ütközőhöz az alsó és felső állomáson, hogy az utasok egyrésze kisebb-nagyobb sérüléseket szenvedett, köztük volt Prileszky Károly udvari tisztviselő, aki mindkét lábát törte. Prileszky ma is él és most is fizetik neki évente az ezer koronát, amit a bíróság akkor részére kártérítésül megállapított.

Szerdán délben; a Fiume szállóban bankett volt a sikló ötvenéves fennállásának ünneplésére, amelyen a főváros küldöttein kívül a sikló régi vezetősége is megjelent.