

# Budapestre vonatkozó újságcikkek

385.83(049.3)



Szerző: *Berényi Sándor*

Cím: *Siklót vagy liftet akarnak építeni a Várhegy krisztinavárosi oldalán*

Forrás: *Uj Nemzedék oldalán*

*Bp.*

(Hely)

*1921. XII. 14*

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Hely

Idő

*"1921"*

Személy

Helyszám

## Siklót vagy liftet akarnak építeni a Várhegy krisztinavárosi oldalán

**Égyesül a fogaskerekű vasut és a budai hegyhálya — A fogaskerekű villamosítása ma négyszáz millióba kerülne**

— Az Uj Nemzedék tudósítójától. —

A főváros belső közlekedésének egyik legfontosabb problémája a Várnak a Krisztina-köruti oldalról való megközelítése, ami manapság csak fél órás lépcső mászás árán lehetséges. A legutóbbi napokban erre vonatkozólag két oldalról is olyan irányú beadvány érkezett a főváros közlekedési ügyosztályához, amely aktuálisabb teszi ennek a kérdésnek a megoldását.

Az egyik beadványt a fogaskerekű vasut igazgatósága intézte a fővároshoz. Az igazgatóság ebben kijelenti, hogy a fogaskerekű vasut téli üzemének a fenntartását saját számájára vállalja, ha a főváros átadja a siklót egy évi üzemkezelésre.

A másik beadványban egy fővárosi vállalkozó azzal a tervvel fordul a közlekedési ügyosztályhoz, hogy a Vár oldalának a Mikó-utcai részén liftszerű közlekedést rendez be, amelynek segítségével a Várhegynek ezen az aránylag legmeredekebb részén teljesen függőleges irányban működő felvonókkal bizonyíthatóan le a forgalmat.

A lift tervének további sorsára vonatkozólag Till Antal tanácsnok, a közlekedési ügyosztály vezetője kijelentette munkatársunknak, hogy

a polgármester a vasúti rendtartás értelmében a vállalkozónak megadta az előmunkálati engedélyt és most érkezett be a közigazgatási bejárás elrendelésére vonatkozó kérelem. Ennek az elrendelés előtt természetesen egyes kérdéseket kell tisztázni. Az ügyosztály csak a közigazgatási bejárás alkalmával foglalkozik érdemben a liftközlekedés tervével.

A fogaskerekű vasut igazgatóságának a sikló átvételére vonatkozó beadványa igen nagy jelentőségű a főváros belső közlekedése és a környék forgalmi viszonyainak fejlesztése szempontjából. A társaság ugyanis nagyszabású fejlesztési programot dolgozott ki, amely messzemenő újításokkal, beruházásokkal, új közlekedési viszonylatok teremtésével hatalmas lépésekkel vinné előbbre a világtól meglehetősen elmaradt fővárosi közlekedést.

A fejlesztési és beruházási program legelső és legfontosabb pontja szintén a Várnak a Krisztina-tér felőli megközelítésével foglalkozik. Az előbb említett liftrendszerrel szemben a társaság terve az, hogy ugyanolyan siklót épít, mint a meglévő budai hegyhálya, azzal a kü-

lönösséggel, hogy sem gép, sem elektromos erőt a hajtásnál nem vennének igénybe. Az egyes járművekben víztartályok lennének elhelyezve és a megterhelés erre szolgáló gépi berendezéssel mindig úgy osztana meg, hogy a felülről induló kocsit valamivel nehezebb legyen, mint az alulról induló, tehát ezt mozgásba hozhassa és felhúzhassa. Ilyen víz-szisztémájú sikló megépítése legalább százmillió koronába kerülne. A siklópálya részére legalkalmasabb a Várba vezető Roham-utcai lépcső, ahol a hegyoldal lejtése aránylag a legkedvezőbb.

Munkatársunknak alkalma volt beszélni a beruházási programnak erről a pontjáról és a többi, ezzel kapcsolatos tervről Paulini Alfréddal, a budai hegyi vasutak üzemeltetőjével, aki a következő tájékoztatást adta:

— A fogaskerekű vasut és a budai hegyhálya szándékolt egyesítése ügyében legközelebbre várható a főváros közlekedésügyi bizottságának a döntése. Az egyelőre csak egy évi időtartamra történő egyesítéssel sor kerülne a budai hegyi vasutak nagyszabású kiterjesztésére és teljes modernizálására.

— A Krisztina-köruti oldalról a Várba való feljutás megoldására nézve többféle tervet dolgoztak ki. A liftrendszer szerintem sem gazdasági, sem közlekedési szempontból nem felel meg a követelményeknek. A beruházási program ideje egy, a modern tiroli és svájci siklók mintájára építendő hegyhályát tervez. A hegyhálya megépítése a

mai anyagárak és munkabérek mellett rendkívül nagy költséggel jár, de az általános gazdasági és különösen a valutáris viszonyok javulásával okvetlen megvalósíthatjuk.

— A Várba vezető másik sikló megépítése után sor kerülne a Rózsadombra irányuló forgalom könnyítésének megoldására, ami előreláthatóan szintén sikló építésével történne. Ezt követné a Svábhegyi Jánoshegyi hegyhálya-közlekedés megteremtése, amellyel lehetővé tesszük, hogy a közönség a legkényelmesebben megközelíthesse a csonkaország egyik legszebb, kiépített hegyvidékét.

— Az egyesítéssel kapcsolatban legfőbb célunk az egész budai hegyvidék közlekedésének olyan mértékű fejlesztése, hogy ennek révén a közönség megkedvelje Budapest páratlan szépségű környékét. Ennek a célnak a szolgálatába állítjuk a fogaskerekű vasutat is. Az a tervünk, hogy a fogaskerekű vasut üzemét villamosítsuk.

— A terv — amely még előreláthatóan hosszú ideig csak terv marad — részleteiben a következőképp valósulna meg:

— A fogaskerekű vasut egész pályáját két vágányra építenénk át. A Széchenyi-hegyre futó vágányt meghosszabbítanánk, úgy, hogy megkerülne a Svábhegy déli részét és a Svábhegyi-nagyszálló alatt térne vissza a mai svábhegyi állomáshoz. Közben a hegyoldalnak olyan pontján, ahonnan Budapest egész panorámája feltárul a néző előtt, viaduktot építenénk. A viadukt elhelyezésében és kivitelében

Európa összes hasonló vasuti építményei között párját ritkító alkotás lenne.

— Kizáróan elektromos erő hajtáná a kocsikat, amelyek az áramot felsővezeték utján kapják. A közepső fogas-sínt meghagynánk, ha nagyon csuszós a pálya, kíségetésre jó lesz, *a négytengelyű, Pullmann kocsikon ugyanis lenne fogaskerék is.* A teherforgalmat *elektromos mozdonyokkal* vontatott teherkocsikkal bonyolítanánk le.

*Az elektrifikálás és az ezzel összefüggő új berendezés ma circa négyszázmillió koronába kerülne.* Ennek a tőkének csak az amortizációja és a kamatai ugy megterhelnék az utasokat, hogy *a mai husz koronás viteldíjat körülbelül az ötszörösére kellene emelni.* A befektetésre szükséges összeg tehát éppen az ötödrésze lenne az államasul összes, még az egész-Magyarországon eszközölt 1905. évi kétmil-

liárd korona vasuti beruházásának. Természetes, hogy *ilyen óriási megterhelést ez az üzem, amely még nem bonyolít le tömegforgalmat, nem bír el.*

— Mindenesetre a rendelkezésre álló eszközökkel addig is törekszünk arra, hogy tökéletesítsük a fogaske-rekű vasutat. Nem szabad elfelejteni, hogy a közel ötven éves vasutat annak idején csupán kiránduló célokra építették és az alapszerződésben csak *napi három vonat* járatására kötelezték a társaságot. Ezzel szemben *jártunk mi napi negyvenkét vonattal is.*

— A jövő nyáron kilátásos szalonkocsikat fogunk járatni, a közlekedés sűrűbb lesz. — és amennyiben programmunkat sikerül megvalósítani, úgy már jövőre új, modern mozdonyokkal fogjuk a forgalmat a közönség igényeinek teljes kielégítésére ellátni.

**Berényi Sándor.**