

Buda fejlődése.

— Saját tudósítónktól. —

A főváros rohamos fejlődéséből nagyon kis rész jutott Budának. A budai hegyek nagyon keveset változtak, noha mindenki azt hangoztatta, hogy bünt követünk el a hegyek elhanyagolásával. De a hegyeket nem lehetett megközelíteni. A villamos erő nem tudja fölvenni a kocsikat a meredek utakon, a lovak is csak nehezen, kerülő utakon vontatják föl a kocsikat, gyalog fölmenni pedig turistavállalkozás. Most végre rá került a sor a budai hegyekre. A Gellérthegyre siklót terveznek, az Istenhegyre és Széchenyihegyre kábelvasutat, a melyet tovább fejlesztenek majd az összes hegyekre.

A kábelvasut Magyarországon még ismeretlen s a nehezen hívő közönség nem bizik abban, hogy rendes járatu közuti közlekedést lehessen megvalósítani a budai hegyekre. *Kádár* Gusztáv kir. műszaki tanácsos a mérnökegyesületben előadta ma a kábelvasut fejlődését s külföldön szerzett tapasztalatai alapján határozottan állította, hogy a kábelvasutak új életet visznek a hegyekre s a kopár, elhagyatott sziklatömbökből, benépesedett, egészséges és gyönyörű nyaraló és üdülöhely lesz. Hogy mikor, azt a fölolvadó sem tudta megmondani. A gellérthegyi siklót már kilenc esztendeje tervezik s mindig megakadt a tárgyalás a hatóságok hatalmi érdekén. A kormány is, a főváros is a hatalmi érdekét akarja kielégíteni s ebben az érdekharcban rendszeren a vállalatot ütik agyon.

A mérnök és építő egyesület mai ülésén *Kádár* Gusztáv kir. műszaki tanácsos tartott érdekes fölolvadást a sodronykötél vasutakról s ezzel kapcsolatban a Sváb-hegyre tervezett kábel vasutról. Előadását azzal kezdte, hogy a jelen század első felében nagyapánk more patrio utaztak, azaz, ha a mármaroszi atyafi Budára akart menni, ellátta magát nyolc-tíz napi élelemmel s elutazása előtt végrendeletet csinált, mert nem tudta, hogy látja-e még valaha az övét. Ha akkor valaki megjósolta volna, hogy félszázad múlva 10 óra alatt megteszik azt az utat, legalább is eszelősnek tartották volna a jóst. S ma már a tíz óra is sok, ma a vasut is lassan megy. De ki gondolta volna 1846-ban a mikor a pest—váci vasutat megnyitották, hogy félszázad múlva 16.000 kilométer hosszúságban szeli keresztül-kasul vasut az országot. Szilárd meggyőződése, hogy a technikai vívmányok alapján fog kifejlődni a modern Magyarország. A technikai vívmányoknak köszönhető, hogy ma már a bányászok nem tarisznyában hordják föl a föld gyomrából a kincseket s hogy az ipar és kereskedelem ennyire fejlődni tudott. A drótkötél pályának legprimitívebb alkotása az ugynevezett aknaszállító, a mely egy egyszerű állócsigán átvont drótkötél. Ebből fejlődött a lift, a mely sok részben megegyezik az aknaszállítóval s a különbség közöttük csak az, hogy az akna-szállítónak egy lefelé s egy fölfelé haladó kosara van, a liftnek pedig csak egy kosara van. A lifttel rokon a sikló, a mely tulajdonképpen csak egy ferde síkban működő lift. A siklókról szólva megemlíti a Gellérthegyre tervezett siklót. A gellérthegyi sikló a Döbrentei utcából indul ki s 68 százalékos lejtésű pályán megy föl a hegy fonsíkjára. A sínparok lehetőleg össze vannak tolvá, hogy a sziklát minél kevesebbet kelljen megbolygatni. A sikló felső állomásán a padláson víztartó van, a melyet csővezeték köt össze a felső állomáson lévő töltő készülékkel. Ha a két kocsi egyformán van terhelve, akkor egyensúlyban van a víztulsúly, csak a megindításra szolgál. De ha az alsó állomáson levő kecsiban több az utas, mint a felsőben, akkor a felsőállomáson levő kocsi víztartójába még annyi vizet vezetnek be, hogy az egyensúly helyreálljon. Ha a felső állomáson több az utas, akkor megfelelő mértékben kevesebb vizet eresztenek az alsó kocsi víztartójába. Először villamos rendszerben akarták építeni a siklót, de a víztulsúly rendszernek a biztonsága sokkal nagyobb. A sikló sebessége másodpercenként egy méter. Kilenc esztendeje tervezik a gellérthegyi siklót, de sok nehézség után csak most jutott a megvalósítás stádiumába. A Gellérthegy méltán irigyelt szépsége fővárosunknak s csakugyan itt az ideje, hogy a hegyet hozzáférhetővé tegyék. A sikló felső állomásán csinos vendéglő van tervezve, a melynek arkádjáról gyönyörű kilátás lesz.

A gellérthegyi siklóról áttért a bánya vasutakra s ismertette a különböző rendszerű vasutakat. Hosszasan ismerteti a függő kötélvasutat, a melyet nálunk csak ipari célra használnak, Amerikában azonban már személyeket is szállítanak. A sodronykötél bányavasuttal rokon a kábelvasut, a

mely csak annyiban különbözik az előbbtől, hogy izlésesen van berendezve. A kábelvasut csak annyiban különbözik az alsó vezetékes villamos vasuttól, hogy a vezetékek nem a szélső, hanem középső sín-párban van elhelyezve. Végtelen kötél forog a középső sín-pár alatt elhelyezett kábeleken s a kocsinak fogókészüléke belekapaszkodik a sodronykötélbe s vele meg tovább. Részletesen ismerteti a különböző rendszerű kábelvasutakat s azoknak alkatrészeit s képekben mutatta be az edinburgi kábelvasutat. A kábelvasutnak különösen ott van nagy jelentősége, a hol magas nivóviszonyokkal kell megküzdeni. Európában eddig 107 kilométer kábelvasut van. A budai hegyek benépesítésének első föltétele, hogy a hegyeket kábelvasut kösse össze. Külföldön szerzett tapasztalatai alapján mondhatja, hogy a Várba, a Rózsadombra s Szemlőhegyre is rendes közuti forgalmat lehet létesíteni s akkor fogja Buda fejlődése utólréni Pestet, a mit mindenkinek támogatni kell a főváros jól fölfogott érdekében.