

☼ **FOGAS-**

☼ **KRÓNIKA**

Tegnap ötven éve: 1929. július 2-án indult meg az átépített, villamosított fogaskerekű vasút.

● **A harmadik**

— Az első személyszállító fogaskerekű vasút 1870-ben, Bern mellett épült, 100 ezrelékes emelkedésű pályán. A második 1871-ben: a Vitznauból a Rigire vezető turista vasút legnagyobb emelkedése 250 ezrelék. Európában, de a világon is a harmadik ilyen rendszerű vasút építésére 1873-ban Buda és Pest egyesítésének évében alakult meg Magyarországon a Fogaskerekűvasút Vállalat. A Svábhegyre kapaszkodó vasút szerződését Házmán Ferenc polgármester írta alá.

● **Télen is**

— Az út a Városmajortól a Diósárok mentén vezetett a Sváb — ma: Szabadság — hegyre. A pálya hossza 2882 méter, a magasságkülönbség 259 méter. A legnagyobb emelkedés: 110 ezrelék. A vasút építési költsége 641 871 forint volt. Az első évben 95 400 utast, 1890-ben már 201 490 utast szállítottak. Ekkorra a pályát már meghosszabbították a Széchenyi-hegyre. 36 éven át csak nyáron közlekedett. 1910 óta jár télen is. A gőzvasút ellen sok panasz volt. 1929-ben villamosította az új tulajdonos: Budapest Székesfőváros, illetve a BSZKRT.

● **28 tonna réz**

— Az átépítést svájci tanulmányok után végezték el. Az eredmény: egyenletesebb haladás, nagyobb teljesítmény. Az áramszolgáltatás biztosítására a pálya közepén áramátalakító állomás épült. A beépített rézvezetékek súlya 28 tonna volt. Az új vonatok sebessége hegyi- és völgymentben 12 kilométer óránként. A villamos mozdonyok prototípusait svájci cég készítette, a többi hazai gyártmány. A mozdonyoknak két kapaszkodó fogaskereke volt, amelyeket egyenként 140 lóerős villanymotor hajtott. Különös gondot fordítottak a biztonsági berendezésekre. Két-két kapaszkodó fogaskereket építettek be, pedig egy is elbírta a szerelvényt.