

# A Budai hegyek különleges járművei

Fogaskerekű vasút. Sikló. Libegő.

A szakemberek körében ezek a járművek a „különleges városi tömegközlekedési eszközök” csoportjába tartoznak. Hovatartozásukat illetően azonban e járművek szerepe nem ilyen egyértelmű.

A fogaskerekű vasút az első időkben a Szabadság-hegyi (régai nevén: Svábhegy) szőlővel beültetett, üdülést szolgáló telkek megközelítését segítette elő. Később, midőn e területen is a lakóépületek kerültek túlsúlyba, a fogaskerekű egyre inkább nélkülözhetetlen tömegközlekedési eszközzé vált. Az autóbuszforgalom megindulásával és a vonalak szaporodásával csökkent a fogaskerekű vasútnak mint munkanapi hivatásforgalomnak jelentősége, de megnőtt szerepe a kirándulóforgalomban. A várhegyi sikló rendeltetése a fogaskerekű vasúttal szemben már eredetileg is a vár állandó lakosságának ellátása s az akkor ott még nagyszámban elhelyezett minisztériumokat és más hivatalokat felkeresők kiszolgálása volt. Jelentősége csak 1929-ben, az első autóbuszjárat megindulása után csökkent az idegenforgalmi szerepkör javára.

A közelmúltban megindított Libegő az üdülés, a pihenés szolgálatában áll, nem beszélve a Normafa környéki „csákányos” sífelvonókról, amelyeket egyértelműen csak a sportolók vesznek igénybe.

Az alábbiakban a Budai hegyvidék kötőpályás közlekedési eszközeit, azok *üzembe helyezésének időbeni sorrendje* szerint tekintjük át.

## A Budai Hegypálya

A Budavári sikló, eredeti nevén a Budai Hegypálya 1870. március 2-i átadása nyitja meg a sort. Építése, megvalósulásának sikere gróf Széchenyi István kisebbik fiának, Széchenyi Ödönnek nevéhez fűződik, akinek a párizsi világkiállításon látott függőleges emelő adta az ötletet terve hazai megvalósításához. Széchenyi 1868-ban megalapította a „Budai Hegypálya Részvénytársaság”-ot, amelynek feladata volt a tervezés és építkezés megszervezése, az üzemeltetés biztosítása. Még ugyanez évben szerződést kötött Budával, amelynek értelmében Buda város 40 évi üzemeltetésre adott engedélyt a részvénytársaságnak. (Ezt később meghosszabbították, így végül is 1920. március 2-án került a főváros tulajdonába.) Ugyancsak a szerződés pontjai között szerepelt az 1 (!) éves építési idő betartásának kötelezettsége is. Vállalták — teljesítették! — Mindezt 100 évvel ezelőtt!

A Párizsban látott függőleges emelőtől eltérően itt a pálya hajlásszöge 30°. Az alsó állomást a Clark Ádám téren az alagút mellett, a felsőt a Szent György téren alakították ki. A pályát a Várhegy oldalában vezették. A megvalósítás engedélyezésekor előírták, hogy a Várhegy oldalában húzódó és a sikló által keresztülvágott sétatutakat pálya feletti áthidalással, kis hidakkal kell összekötni.

A pálya ferde hossza 95 méter, a két állomás közötti szintkülönbség 48 méter volt. Egy kocsi három fülkéből állott, amelyek egymás felett, lépcsősen helyezkedtek el. Befogadóképessége 3×8, azaz 24 fő volt. A kocsi 8 km/óra sebességgel közlekedett. A hegyállomáson egy fordítókorongot helyeztek el. Ezen terelték vissza a két kocsit összekötő vonókötelet. Gazdaságosságát — melyet az üzemeltetés hamarosan igazolt — a helyhez kötött gőzüzemű hajtómű és a lefelé haladó jármű mozgási energiájának felhasználása adta.

A siker láttán felvetődött még néhány budai siklópálya építése: a Zugligetben a Disznófőig, a Gellérthegyen, valamint a Várhegy nyugati oldalán. Mindez azonban csak terv maradt, akárcsak a siklónak 1944-ben javasolt villamosítása is.

A budai harcokban, 1945-ben bombatalálatot kapott. Ezt követően a pályára földet öntöttek, a járműveket elbontották. A sikló újjáépítése idegenforgalmi és műemléki szempontból egyaránt hasznos lenne. Közéletben hozná a vár napjainkban létesülő kulturális intézményeit az egyik legforgalmasabb csomóponthoz, a Clark Ádám térhez. Hiszszük, hogy a budavári siklót a rekonstrukciós munka hamarosan felébreszti Csipkerózsika-álmából.

## A Svábhegyi Vaspálya

„... a fogaskerekű vasút forgalma 37 esztendő alatt megháromszorozódott, és úgy látszik, hogy azzal el is érkezett teljesítő képességének legvégső határáig.” E sorok a főváros egyesítésének 40. évfordulóján, 1913-ban láttak napvilágot. Hogy írója mennyire tévedett, arra bizonyíték a közelmúltban átépített fogaskerekű vasút, amelynek teljesítőképessége már jóval túlhaladta az 1913-as csúcst.

A Szabadság-hegy és Buda lakóterülete közötti közlekedési kapcsolat létrehozatala — a budavári siklóhoz hasonlóan — ugyancsak gróf Széchenyi Ödön ötlete volt. Amíg a siklóban a múlt közlekedési eszközét őrzi emlékezetünk, addig a fogaskerekű nélkülözhetetlen társa jelenünknek. Amíg a sikló

csak egyszer született és halt meg, addig a „fogás” három születésnapjal büszkélkedhet, és szorgalmasan teljesítheti a Városmajor állomásra 1874-ben kiírt jelmondatát: „per ardua ad astra” — a meredeken át a csillagok felé. (A feliratot az 1928-as villamosításkor végzett tatarozás semmisítette meg.)

Az építkezés, 1873 júliusában kezdtek el. Az építési munkák alig egy évig tartottak. 1874. június 24-én átadták a forgalomnak a Városmajor és Svábhegy közötti 2883 méteres szakaszt. Ezzel hazánk világviszonylatban a harmadik helyet kapta meg, mivel az USA és Svájc után itt működött fogaskerekű vasút. Később szóbajött egy szárnyvonal a Normafaig, és az eredeti pálya meghosszabbítása a Széchenyi-hegyig. Mint ismeretes, csak az utóbbi elképzelés vált valóra. A Svábhegy és Széchenyi-hegy között mintegy 800 méteres szakaszt 1890. május 15-én nyitottak meg. Ezzel a pálya teljes hossza 3700 méterre bővült, s kialakult a mai, végleges állapot. A járműállomány a megnyitáskor három gőzmozdonyból, tíz személy- és három teherkocsiból állt. Minden személykocsi hegyfelőli végének tetején nyitott fékező ülés volt.

Érdekességként megemlítjük, hogy 1925 és 1929 között fogaskerekű sínautó is közlekedett, két kocsiszattal.

A vonal első komoly rekonstrukciója, a villamosítás 1929-re készült el. Ekkor a menetidő 20 percre csökkent.

Budapest ostroma és a háborús károk javítása következtében a forgalom 1944. december 25. és 1945. június 16. között szünetelt.

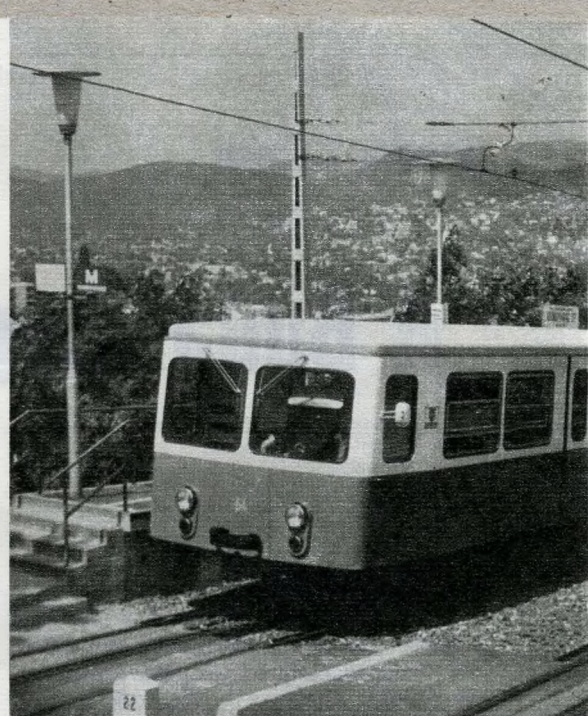
Az 1959-es esztendő új korszak kezdetét jelentette a fogaskerekű vasút történetében. Ekkor rendelték el az 1929. óta használatban levő fogaskerekű villanymozdonyok, valamint az 1874. óta forgalomban levő pótkocsik teljes átvizsgálását. A mérések eredménye lesújtó volt: a járművek elavultak, anyaguk elérte a kifáradás határát. Ugyancsak halaszthatatlanná vált a vasúti pálya felújítása is. Ezzel megkezdődtek a vasút harmadik megszületésének előmunkálatai, a *fogaskerekű vasút teljes rekonstrukciója*.

A felújítás keretében új járműveket kellett beszerezni. Az új szerelvény típusának kiválasztásánál az egyik lényeges szempont az volt, hogy üzemeltetése csak minimális mértékben tegye szükségessé a meglévő pálya átépítését. Az azóta már jó ismert piros színű, osztrák gyártmányú szerelvények meg is felelnek ennek a követelménynek.

Az átépítés során az egész pályán kicserélték a talpfákat és a síneket.



Az Előre állomás



A felújított Fogaskerekű vasút

A vasúti kocsik kicserélése mellett a *vasútállomásokat is korszerűsíteni* kellett. A legnagyobb változást a *Városmajor állomásnál* tapasztalhatjuk. Az eredeti épület a főváros ostroma alkalmából súlyosan megromlott. A meglévő épületet az átépítésig használták, majd lebontották. Helyébe modern állomást építettek.

Ezzel szemben a Szabadság-hegyi állomásépület napjainkban is híven tükrözi a korabeli építészeti megoldást. Eredetileg az állomásépülethez kéthajós csarnok csatlakozott, egyik alatt a peron, másik alatt a vágány helyezkedett el. A csarnokot 1928-ban, a fogaskerekű vasút villamosításakor elbontották, helyette perontetőt építettek. Az épületet célszerű volna műemléki védelem alá helyezni, akárcsak az eredeti formájában látható Széchenyi-hegyi végállomás épületet.

A rekonstrukció befejezésének időpontja kettős évfordulóhoz kapcsolódott: mind a fogaskerekű vasút fennállása, mind Budapest egyesítése 1973-ban ünnepelte 100 éves jubileumát. Az ismét újjászületett fogaskerekű vasutat 1973. augusztus 3-án adták át harmadszor a forgalomnak.

### Az Úttörővasút

Felépítésének helyéül a tervezés időszakában a Népligetet, a Margitszigetet és a Budai hegyvidéket találták megvalósításra alkalmasnak. Végül a *Budai hegyvidék* mellett döntöttek, mert mind közlekedés, mind természeti szépségek szempontjából ezt találták a legkedvezőbbnek. A Széchenyi-hegy és a Hűvösvölgy közötti 11,1 km-es pálya három szakaszban épült meg.

Útvonalának kijelölésénél különböző szempontokat vettek figyelembe. Lényeges volt a két végállomás helyének kijelölése, hogy azok a már kialakult tömegközlekedési hálózatról könnyen elérhetők legyenek. A felső végállomás helyéül ezért esett a választás a fogaskerekű vasút Széchenyi-hegyi végállomásától 200 méterre fekvő, műszaki és esztétikai szempontból egyaránt előnyös területre. Az alsó végállomás helyéül a Hűvösvölgy bizonyult a legcélszerűbbnek.

Itt a villamos és autóbusz végállomások közelében, a Nagyrétre vezető út mellett ideálisan lehetett kialakítani a végállomás épületét. További szempontok voltak, hogy a vonal érintse az Úttörővárost, segítse elő a téli sportterületek megközelítését, mutassa be a főváros legszebb feltárlási pontjait.

Az első szakasz építése 1947. április 11-én kezdődött. Átadásának időpontja 1948. július 31., mely nap az Úttörővasút rendszer forgalmának kezdetét is jelenti. A Széchenyi-hegy végállomás — Előre állomás közötti távolság 3 km. A második szakasz az Előre állomás és Ságvári liget közötti 3,6 km hosszát foglalja magába. Építési ideje: 1948. augusztus 1.—1949. július 24. Végül a harmadik szakaszban a Ságvári liget és Hűvösvölgy közötti pálya készült el 1949. július és 1950. augusztus közötti időszakban. Ennek hossza 4,5 km.

A két végállomás közötti 11 km-t — 235 méteres magasságkülönbséggel — 50 perc alatt teszi meg a vonat. A 760 mm nyomtávú vasútvonal egy vágányú, az állomásoknál kiterővágánnyal. Az állomásépületek mindegyike stílusosan illeszkedik a természeti környezetbe. Hasonlóan értékes építészeti alkotások a vasút hidjai és egyéb létesítményei. Az egyik legérdekesebb szakasz, az alagút hossza 200 méter.

Az úttörővasút a közlekedési és üdülési célok szolgálatán túl pedagógiai, szakmai előképzés feladatát is betölti. A fiatalsággal megismerteti a vasutat, felkelti érdeklődésüket e szakma iránt. A vasút minden posztján pirosnyakkendős úttörők teljesítenek szolgálatot, akik a gyakorlati szolgálat előtt pályaudvarokon és az országos vasútvonalakon ismerkednek meg a vasúti ismeretekkel.

### Függő kötélpályák

1970. augusztus 20. E nap a budai hegyek közlekedésében új fejezetet nyitott. Átadták az első személyszállító kötélpályát, a Libegőt.

A személyszállító kötélpályák világszerte mind jobban elterjednek. Nemcsak ott épülnek ilyenek, ahova más közlekedési esz-

köznel nem lehet eljutni, hanem ott is, ahol kötélpályával kellemesebben, gyorsabban és érdekesebb körülmények között lehet elérni a célpontot. Így vagyunk a Libegővel, vagy szaknyelven a János-hegyi egykötetes, függőszeke rendszerű kötélpályával is.

A felső és alsó állomás közötti 262 méteres szintkülönbséget 12 perc alatt lehet megtenni. A pálya vízszintesre vetített hossza 1040 méter. A kötélen levő székek száma 101. A sebesség 1,5 méter másodpercenként. Egy óra alatt 500 utast tud le-, illetve felszállítani.

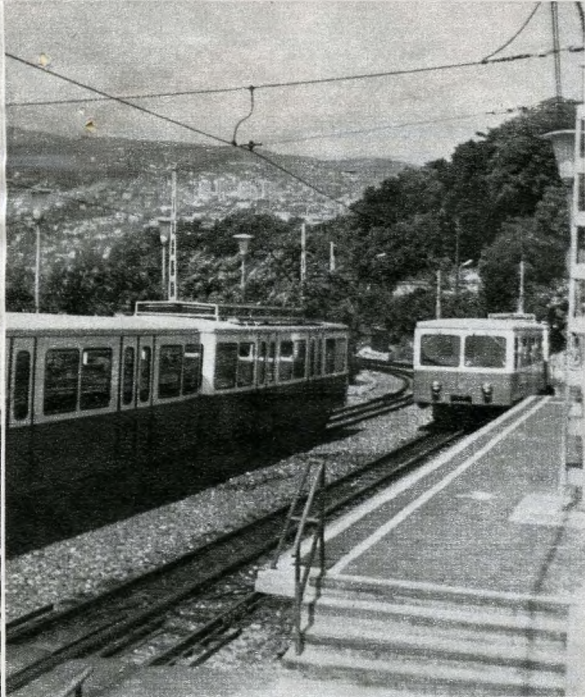
A kétszemélyes székeket fixen erősítették a kötéltre, így be- és kiszállni menetközben lehet. Az állomásokon jól képzett személyzet segíti az utazókat. A kötélpálya biztonságát műszeres kötélvizsgálat garantálja. A kötéltartó állványok egymás közötti távolságát úgy állapították meg, hogy a székekben ülők a biztonságérzethez szükséges, pszichológiailag legkedvezőbb magasságban — a terepszint felett 6—12 méterre — utazzanak. Az esetleges kényszerű üzemzúnetkor az állványokon elhelyezett hangszórókkal tájékoztatják az utasokat.

A János-hegyi Libegő megépítését hamarosan követte két kisebb testvérenek üzembehelyezése. Amíg a Libegő évszaktól függetlenül, hétfő kivételével, mindennap igénybe vehető, addig az 1972-ben üzembe helyezett Normafai sífelvonó és az 1973-ban átadott Annaréti sífelvonó — mint nevéből is kitűnik — csak télen, csak szíóket szállít fel a hegytetőre.

A Normafai sífelvonó 280 méter hosszú, 1 óra alatt mintegy 300 főt tud szállítani a 60 méteres szintkülönbségen. Az Annaréti sífelvonó rövidebb. A 180 méteres szakaszon óránként 200 fő szállítható. A pálya két végpontja közötti magasságkülönbség 50 méter.

Mindkét sífelvonó úgynevezett „csákányos” megoldású: a vonókötélről lelógó „T” alakú vonó a szíót a terepen húzva juttatja el a felvonó felső végéhez.

A János-hegy és környéke, a Normafa és az Annarét télen a szíók ezreit vonzza. Mivel a szíók nagyrésze személygépkocsival közelíti meg a két sítérpet, ezért a nem erre a forgalomra méretezett János-hegyi gerinc-



úton lehetetlenné válik télen a közlekedés. A területet pihenés és sportolás céljából felkeresők pánikszzerűen menekülnek e benzinbűzös tájról. A megoldás: a sifelvonókat tovább építeni lefelé, a város lakóterületének irányába, a közúti megközelítés legkedvezőbb pontjáiig. Az így meghosszabbított völgyállomásoknál megfelelő nagyságú gépkocsiparkolókat kellene építeni. A Libegő alsó állomásánál is nagyméretű gépkocsivárakozót kellene kialakítani. Ezzel egyidejűleg a téli időszakban meg kellene szüntetni a közúti forgalmat a síterepet keresztező Tündér-hegyi úton. A hegyet a gépkocsival érkezők alulról közelíthetnék meg a Libegő és a sifelvonók felhasználásával. A hegy ismét visszakapná eredeti rendeltetését: a turisták és sízők pihenőhelyévé válna.

### Tervek, elképzelések

Most, hogy így végigtekintettük a budai hegyvidék közlekedési alkalmosságait, érdemes szólnunk a múlt eddig meg nem valósult terveiről és a jövő lehetőségeiről.

Már az 1900-as évek elején felmerült a Gellérthegy és a Duna-part között közelekedő sikló építésének gondolata. Az 1950-es években ugyanezt a kapcsolatot kötélpálya létesítésével kívánták megoldani. Két változat látott napvilágot. Az egyik szerint a pálya a Tabánból indulna ki, és beépített területet nem érintve vezetne fel a Citadella mellé telepített felső állomáshoz. A másik változatban a pesti oldalról, a Belgrád rakpartról egyetlen ívben, alátámasztás nélkül építenék meg a pályát a Citadelláig. Mindkét változat kabinos megoldással számol.

A Városmajor – Széchenyi-hegy – Hűvösvölgy útvonal folytatásaként – mint a budai „panorámagyűrű” zárótagja – szóba jött a Hűvösvölgy – Hármashatár-hegy és Hármashatár-hegy – Bécsi út autóbusz-végállomás közötti szakaszon megépülő kabinos kötélpálya terve. Az utóbbira készült tervek szerint a pálya teljesítménye, 70 kabinnal számolva, óránként 600 fő lenne.

Ugyancsak a tervek sorát gyarapítja a farkasréti villamos végállomás és a Széchenyi-hegy Úttörővasút végállomás között elképzelt kötélpálya.



A János-hegyi Libegő

Sífelvonó a Normafánál (A szerző felvételei)

