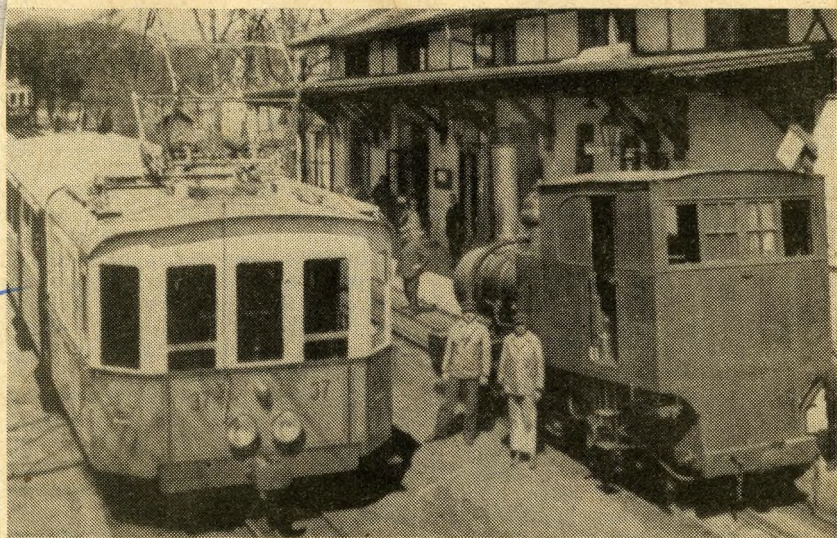


# Fogason a hegytetőre



Egy régi kép: az öreg fogaskerekű és elődje, a gőzös.

Itt a vezetőfülkében alighanem már csak a látvány a régi. Az emlékeket egyébként csupán az öregebb fogaskerekű-vezetők őrzik, no és persze az 1929-ben idekerült nyolc szerelvény egyike, amely elárvultan vesztegel 1973, azaz a felújítás óta a városmajori végállomás egyik holtvágányán. Akkor újonnan dukkózva, kiglancolva várta a Közlekedési Múzeum szakembereit, akik azóta is jönnek. Közben néhány kőbor lélek alaposan kifosztotta, elvittek belőle mindent, ami mozdítható.

## Egy meglöpött tanú

Pedig nem akármilyen tanúja volt a hazai közlekedés történetének. Hiszen Európában a második ilyen létesítmény volt a fogas, amikor 1874 után, 1928-ban a gőzösökkel vontatott szerelvényeket villamosrendszerűre cserélték fel. Ekkor érkezett a most már romokban heverő új szerelvények svájci mintapéldánya, hogy aztán hét társa is elkészüljön licenc alapján a Ganzban. A többi azóta talán már a roncstelepről is továbbkerült.

Ennyi talán éppen elég a nosztalgikus emlékezésből, mert a fogasnak nemcsak szép múltja, de nem lebecsülendő jelene és úgy tetszik jövője is van.

Gangli János főművezető:

— 1972-ben a főváros centenáriuma dönthetett úgy az illetékesek, hogy fel kell újítani a fogast. Még akkor is, ha az utasok túlnyomó többségét már átvették az autóbuszok, de hát látványossága ez Budapestnek.

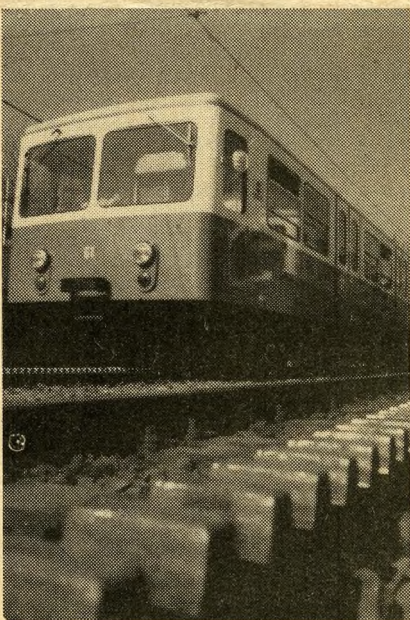
A teljes pályacsere akkor hatszázmillió forintba került, s alig egy év alatt befejeződött, ami ismerve a hasonló építkezések elhúzódását, igen csak dicséretes. Ekkorra megérkezett a hét új szerelvény is egy osztrák cégtől, harmincéves garanciával. A befektetett költségek igencsak megtérülnek, hiszen azóta a szerelvények már túl vannak a 240 ezredik kilométeren is, különösebb meghibásodás nélkül. Jönnek az alkatrészek, a hatalmas fogaskerekek is, folyamatosan, hogy aztán itt, a városmajori végállomás gépműhelyében az alig kéttucatnyi műszaki gárda elvégezze a szükséges, elengedhetetlen javításokat.

## Különös villamos

Takács Miklós fogasvezetővel nézgetünk ki az ablakon, ahogy sorban elhagyjuk a vadregényes nevű megállókat. Mondja: csendes hely a fogas, még sincs elég fiatal, mint ahogy kevés már az olyan is, aki a régi fogast is vezette. Különbségek?

— Zörgött a régi motorja, alig értettük egymás szavát, most meg az óra ketyegését is hallani. Külön vizsga kellett, kell ma is e „szabálytalan villamos” vezetéséhez, mert hát ha ez egyszer lefelé megindul, akkor jó, ha a Moszkva téren megáll — mondja. — Oda kell hát alaposan figyelni.

Most egyedül vezetnek, régen mindig volt hegymenetben egy figyelő a szerelvény elején, aki hátrajelezte: mikor lassítson a vezető. Ha aztán a figyelő elaludt, akkor csak automatikusan nyomta a zöld, sárga, piros gombot, hiszen évtizedek alatt beleivódott, mikor is jön egy állomás. Meglehet, mindez már csak kiszínezett emlék. A tények azonban az itt dolgozók jó munkájáról beszélnek:



Még mindig új a lassan tízéves fogas.

fennállása óta a fogason egyetlen „baleset” történt, még az ötvenes évek elején egy kecskét gázolt el a szerelvény.

Közben lassan, de biztosan haladunk felfelé. Meredek a pálya, több mint három és fél kilométeren háromszáz méter a szintkülönbség. Csáládias a hangulat: a megállóban beintegetnek az utasok egy közönséges erejéig, máskor a kitérőkben az ablakon kihajolva várják, jön-e már a fentről érkező szerelvény, folytatják-e az utat felfelé?

## Néhány gond

Akadnak gondok is, amelyeket egyetlen fogalom — a diszpécserhálózat — köré lehet csoportosítani. Hogy mit kell ezen közelebbről érteni? Nos, ha elromlik egy-egy váltó — s ez gyakran előfordul —, akkor bizony sokáig kell várni, amíg a hír leér a végállomásig s fel a másik szerelvényig. Tavaly decemberben jó három órát is állt emiatt a forgalom. Elkelné már néhány URH-készülék a többnyire rossz telefonok helyett, amelyek hat-nyolcszáz méterenként fel vannak szerelve a sínek mellett. Mert főleg télen, az itt igencsak méterter hóban nem kelleme a vezetőnek a telefonhoz vergődni. Lesz is URH előbb-utóbb, mint ahogy a váltók gondjainak műszaki megoldásán is török a fejüket a Budapesti Közlekedési Vállalat szakemberei. Addig marad a jelenlegi helyzet. Most például a Széchenyi-hegyi váltó mondta fel a szolgálatot, s a pályafelügyelőknek csak jó kilométeres gyaloglás után nyílik alkalmuk a javításra, s a telefon persze most sem működik. Ennyit a műszaki gondokról, az egyebek közül pedig említsük még meg a rongálókat, a fogak közé vasat, más tárgyakat elhelyezőket, akik, ki tudja miért, ebben lelik szórakozásukat.

Indulunk lefelé a Szabadság-hegy tetejéről. Giling-galang jelzi: záródnak az ajtók. Gyöngyvirág-megálló, Erdei iskola, Orgonás. Megy a fogas reggeltől késő éjszakáig, viszi a kirándulókat, az itt lakókat. Mert autóbusz ide vagy oda: a fogással utazni valahogy mégiscsak más.

Friss Róbert