



A tűzoltóparancsnok ötlete

Újra siklik a sikló?

„A mi budai Várhegyünk is elfogadható mint »festői változatosság«, ha valaki kényelmesen, a Dunasor egyik ablakából szemléli: azonban kellemetlenné válik, ha az embernek testi valóságában kell fel rá másznia...” — Fenntartás nélkül egyet értünk e — a Pester Lloyd német nyelvű napilap 1867 november 5-i számából idézett — sorokkal. Még ma, 100 év múltán sem kevésbé igazad meg az, aki gyalog kapaszkodik fel a Halászbástyához vagy a Szent György térre. Ezért keltett a maga korában is igazi érdeklődést a fent említett lapszám, mert először tájékoztatta az olvasóközönséget egy olyan közlekedési eszközről, a siklóról, amely a gyaloglás terheitől akarta megszabadítani a várnegyedbe igyekvőket. Az idén, megnyitásának 100. évfordulóján kis kiállításon

mutatták be a sikló történetét a Közlekedési Múzeumban. Mielőtt bezárna ez az érdekes kiállítás, érdemes még egyszer felidéznünk a „Budai hegyháza” születésének és későbbi életének körülményeit.

A világon második

A budai sikló a világ második hegyházaaként nyílt meg. (Az első Franciaországban, Lyon városában adták át a forgalomnak 1862-ben.) A maga korában, a milleneumi Magyarországon kiemelkedő műszaki újdonságnak számított. Építésének ötlete Széchenyi Ödön-től, Széchenyi István fiától származott.

(A kiváló műszaki képességekkel megáldott gróf 1839-ben született Pozsonyban. Változatos életet élt. 1862-ben a londoni világkiál-



lításán mint magyar kormánybiztos vett részt 1867-ben pedig az egész világ felfigyelt egy kalandos vállalkozására: 32 nap alatt „Hableány” nevű gőzösével vízi úton eljutott Budapestről Párizsba. Az ottomán tűzoltó ezredek megszervezőjeként, török császári tábornagyként halt meg 1922-ben Konstantinápolyban.)

Kérésére a városi hatósá-

gok az első hivatalos szemlét 1868. március 23-án tartották meg. Ennek jegyzőkönyvében a tervet hasznosnak ítélték és hozzájárultak az építkezéshez. A jegyzőkönyvhöz csatolták az osztrák katonai szervek engedélyét is. Ebben kikötötték, hogy Széchenyi — ha a gőzkötelpálya hadi cselekmények során megrongálódik vagy elpusztul — nem kérhet kártérítést. (A budai várat ugyanis az osztrákok egészen 1875-ig erődítményként kezelték.) Nem sokkal később, 1868. június 18-án Széchenyi szerződést kötött Buda város hatóságával, s megalapította a Budai Hegypálya Részvénytársaságot. A társaság negyven évre kapta meg a pálya és vasút használatának jogát. Az építke-

A sikló s környéke a múlt század végéről

Ilyen, alumíniumból épült kabinokban élvezhetjük majd a kilátást az újjáépített pályán

zést — Wohlfarth Henrik mérnök vezetésével — még júliusban megkezdtek, s 1870 tavaszára már be is fejezték. A sikló pályán március 2-án megindult a közlekedés.

Gőz hajtotta...

A sikló a Clark Ádám teret és a Szent György teret, a kormány székhelyéül szolgáló Sándor palotát kötötte

össze. A 97 méter hosszú pálya jól beleilleszkedett a Várhegy oldalába és a városképbe. Kétoldalt — szép, díszes béléstéglákból — támfal határolta. A hegyoldal sétatújtjai két gyaloghídon vezettek át rajta.

A pályán két lépcsőzetesen épített kocsik közlekedett 24 — 24 személyes kabinokkal. Öt percenként indultak, csúcsforgalomban 2,5 percenként, s menetidejük 45 másodpercig tartott. A kocsikat az alsó állomáson elhelyezett 30 lóerős gőzgép vontatta sínek között haladó sodronykötélen. (A köteleket negyvenkét, 24 mm átmérőjű acél-szálból fonták.) A kötélszakadás esetére önműködő fékberendezéseket szereltek fel, de ezekre a sikló negyed százados fennállása alatt egyszer sem volt szükség. Az egyetlen baleset — ennél sem a kötél szakadt el — 1896. június 17-én, a milleniumi ünnepések idején történt. Ezen a napon báró Bánffy Dezső miniszterelnök búcsúestélyt adott az ezredéves kiállításra érkezett külföldi hírlapíróknak. Az ünnepség után az újságírókat egy magas állású hivatalnok kísérte el, aki ráparancsolt a sikló személyzetére, hogy az üzemzárás ellenére indítsanak még egy járatot. A szerencsétlenség nál nem a kötél szakadt el, hanem a hozzá nem értő fűtő az egyoldalúan túlerőlt kocsit nem tudta lefékezni, s ezért az nekiütközött az alsó indóháznak. A sikló két, felfelé és lefelé haladó kocsiját egyszerre kellett indítani, hogy meg legyen az ellensúly. A felfelé haladóban azonban csak egy ember ült, míg a másikban huszonnégy — így következett be a baleset, amelynél hét utas sebesült meg.

Évtizedeken át a sikló egyetlen tömegközlekedési eszköze volt a várnegyed lakóinak. (A ma is közlekedő 16-os autóbusz vonalat csak 1929-ben nyitották meg.) A Budai Hegypályát 1932-ben átvette a BSZKRT, amely „elavult drótkötelpályának”, „az alkotmányos idők lelkes febuldulásának egyik kedves emlékeként” emlegette. Ennek ellenére a kocsik 1944 teléig szállították az utasokat. A háborúban azonban a



Akitől az ötlet származik: Széchenyi Ödön (török tábornagyi egyenruhában)

pálya súlyosan megsérült, s ezért a felszabadulás után lebontották.

Mint a múlt században...

Helyreállításának gondolata 1966-ban merült fel újra: a Közlekedéstudományi Egyesületben bizottság alakult, hogy megmentse a régi Budapest e műszaki nevezetességét, s szorgalmazza újjáépítését. S valóban, csak arról lehet szó, hogy műemlékvédelmi és idegenforgalmi szempontból állítsák helyre. A tömegközlekedésben számottevő szerepet nem játszhatna. A várnegyedbe — egy irányba — tartók számát napi tízezerre becsülik a szakemberek.

A siklót — eredeti formájában — 1973-ban kívánják helyreállítani mintegy 18 millió forinttal költséggel, az UVATERV tanulmányterve szerint. A régi berendezés jellegzetességeit megtartják, de a még meglevő két támfalat lebontják, hogy még jobb legyen a kilátás. A kocsik olyanok lesznek, mint a régiek: formatervüket Hill Klára készítette el diplomamunkájaként az Iparművészeti Főiskolán. Reméljük, hogy az építkezés megkezdése után olyan gyorsasággal indul meg a siklón a közlekedés, mint a múlt században...