

385.873

ORSZÁG VILÁG
Budapest

1972 OKT 3

244

Évente félmillió embert szállított a Várhegyre

a budavári gőzsikló



Széchenyi Ödön, a Sikló építője, mint török pasa 1912-ben

lett, 31 ezer korona volt a társaság tiszta nyeresége. 1929-től, az autóbusz-közlekedés megindulásától kezdve csökkent a Sikló utasforgalma. 1932-ben, amikor a BSZKRT kezelésébe vette, már csak 435 ezren utaztak rajta. Ez idő tájt került szóba a gőzüzem gazdaságtalansága, a villamosítás, a ki- és beszállási nehézség indokolta átalakítás, sőt még egy mozgólépcső építése is. Ezek azonban csak tervek voltak, minden maradt a régiben.

A Statisztikai Évkönyv 1945. évi száma a következőket közli: „A háborús események következtében a Sikló épülete, pályája, felvonószekrényei és a gépház teljesen megsérült. A vár és környékének romos állapota

Ma már csak kevesen emlékeznek arra, hogy ilyen is volt. Különös és a maga nemében érdekes. A Lánchíd budai hídfőjével szemben, az Alagút torkolata mellett balra, 1945-ig üzemben volt egy, a Várhegy tetejére vezető, 100 méter hosszú, gőzüzemű, személyszállító drótkötélpálya-vasút. A háború alatt bombatalálat érte. Csak a helye emlékeztet a múltira.

Alig több mint száz esztendeje annak, hogy Széchenyi István Ödön fia, apja nyomdokain haladva, javasolta e furcsa kisvasút építését. Az az ötletűs Széchenyi Ödön, aki annak ellenére, hogy alkotott, hajózott, tüzet oltott — valószínűleg apja múltja miatt is —, idegenbe szorult és a török tűzvédelem szervezőjeként, a szultán szolgálatában halt meg, 1922-ben, Konstantinápolyban.

A „Vasárnapi Újság” 1869. december 19-én megjelent száma — a többi között — így kommentálta az épülő kisvasutat:

„Ha bámulva csodáljuk nap-



Egyik az elfogadott kocsitervek közül



A Várhegy oldalán felkúszó Sikló

jainkban az emberi szellem röptét, mely villámgyorsan halad a magaslat felé — ne feledjük, hogy alant a völgyben, lábaink alatt rohanó gőzösök tüzskölnnek, s a gondolat a távirda sodronyain rohan. Kinek jutott volna ezelőtt csak ötven évvel is eszé-

be a vakmerő gondolat: gőzocsikkal megmászni a várfalakat? S íme! Szegény Mátyás, Zápolya, Enyingi Török, mit mondanátok, ha reszketve védett palotáitok falainál a nyüzsgő hangyarajt látnátok felkészü-

Többet ésszel, mint erővel!

A gróf Széchenyi Ödön által tervezett, s már-már megnyitása felé közelgő híres gőzsikló a magyar példabeszédet fogja igazolni.

Két, vagy ha tetszik, négy sín a meredeken emelkedő hegyoldalon a hegy lábától fel az oromig. E kettős vonal felső végénél egy óriás vas kerék, rézsút mint egy csigakerék, melynek rovatékjában egy vassodrony kötél jár előre, hátra. E kötél két végén aztán két vagon, melynek míg egyike emelkedik, másika száll a rézsútos síneken, mint a két vedrű kútnál. Ha ama nagy kereket, a hat lóerős gőzmasina segítségével mozgásba hozzuk, úgy rajta a vagonok fel, majd leszállnak, mégpedig annál könnyebben, mivel itt a lemenőben is lesz teher.”

A világ második (az első 1862-ben Lyonban nyílt meg) drótkötélpályája, Pest-Buda polgárságának nagy öröme, 1870. március 2-án nyílt meg. Csaknem valamennyi európai műszaki lap méltatta a magyar újdonságot. A megnyitás után hamarosan is, felújították a pályát. Ennek ellenére egy 1913-ban történő vizsgálat megállapította, hogy a gépészeti berendezések avultak. Ilyen körülmények ellenére is 600 ezer utast szállítva, évi 84 ezer korona bruttó bevétel mel-

miatt helyreállítása a közeljövőben nem várható.”

Ezután:

A Hírlap 1949-ben írja: „Mozgólépcsőt akarnak építeni a Sikló helyén...” A Népszabadság 1960-ban már tájékoztatóbb: „Meggyorsult a Vár helyreállítása. Sikló szállítja majd a látogatókat a Szent György térre...” Több heti- és napilap foglalkozott a várható helyreállításával.

Semmi sem történt.

Élén Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszterrel, a Közlekedéstudományi Egyesület és azon belül 1966-ban megalakult budai hegyi pálya újjáépítését szorgalmazó és szervező, úgynevezett „Sikló Bizottság” közbenjárására egymás után születtek és születnek különböző tervek. Dr. Rakovszky János, a Fővárosi Tanács VB közlekedési igazgatóságának előadója, a Sikló-ügy lelkes támogatója az UVATERV készítette terveket mutatja.

— Igaz — mondja —, 1973-ra volt betervezve az újjáépítés. Elmaradt... Nincs pénz... Ha van is, kevés... De nemcsak ez a baj, hanem az is, hogy az érdekeltek nem egyeznek. Ésszerű lenne a régi helyén, fel a hegytetőig vezetni a vasutat. Mások nem így, hanem fent egy elterelő lépcsőt javasolnak építeni. — Néhány érdekes tervet mutatva hozzátesszi: — Bizom benne, hogy előbb-utóbb egyértelmű megoldás kerekedik ki és fővárosunk centenáriuma segítője lesz Budavár érdekessége, a kedves és hasznos műemlék, a Sikló újjáépítésének.

Gergely József