

1970 FEB 13  
2hh

## Feltámadó Sikló

Emlék, látvány, érdekesség

Mozgólépcső vagy hegypálya?

Legyen vagy ne legyen? s ha legyen, milyen legyen? — ez a kérdés foglalkoztatta sokáig Budapest közlekedési szakembereit, amikor szóba került a Budai Hegypálya — közismert nevén Sikló — újjáépítése. S miután Budapest kétféle lakosából legalább másfél millió közlekedési szakembernek tartja magát, elképzelhető, mekkora viták dúltak arról, hogy a budai Vár-palota újjáépítése kapcsán felépítsék-e a második világháború alatt tönkrement Siklót? („Azt hiszik, hogy ami régi, az mind értékes, és milliókat fecsérelnék el rá, ahelyett, hogy korszerű, modern közlekedést teremtenének” — írta dörögdelmes levelében az egyik napilap olvasója. Egy másik olvasó viszont így vélekedett: költséget nem szabad sajnálni, amikor nemzeti kincsünk megmentéséről van szó.)

A múlt században épült Budai Hegypálya, amely a várbeli Szent György teret és az Alagút melletti Clark Ádám tér között kötötte össze, a világ első városi siklója volt. De mint hegypálya is a világon másodikként épült, egy svájci „igazi” hegypálya után. Széchenyi István kisebbik fiáé, Ödöné a kezdeményezés érdeme, ő bábáskodott lelkesen mindvégig az épülő sikló felett.

## Sikerese bemutatkozás

Az első részletesebb híradást a nagy szándékról az 1867. november 5-én megjelent Pester Lloyd hozta. A lap részletesen beszámolt arról, hogyan is működik majd a sikló; az egyik kocsit lemenetben, a másik felmenetben egyidejűleg, s természetesen teljes biztonságban. „A kocsik padlója vízszintes lesz, mert a kocsik alatt elől igen kicsi, hátul pedig igen nagy a kerék. Kétféle hely is lesz rajta — belsejében drágább és egy kívül futó galérián olcsóbb helyárak. Természetesen a drágábbak is igen olcsók lesznek” — nyugtatja meg a publikumot a lap, s beszámolt arról, hogy a naponta utazóknak jutányos bérletet rendszeresítenek.

1868-ban fogtak a gondolat megvalósításához. A gőzgépet — amely a le-, illetve felmenetben közlekedő kocsik között lényegében csak a súlykülönbséget mozgatta a 30 fokos lejtésű pályán —, valamint a különleges, lépcsős szekrény kiépítésű kocsikat Bécsben gyártották. A kazán és az összes többi szerelvény már a magyar ipar terméke volt — az Első Magyar Gépgyár szállította a Budai Hegypálya Rt-nek.

Az ünnepélyes avatásra 1870. március 2-án, éppen száz esztendővel ezelőtt került sor. A Sikló bemutatkozása olyan sikert aratott (ez volt különben Buda első gőzüzemű vasútja), hogy a fellekesült Pest-Buda népe elhatározta — még sok gőzsiklót épít, többek között a Gellérthegyre, a Disznófőhöz stb. A tervek azonban tervek maradtak, sőt abból sem lett semmi, hogy a lassan megkopó, avuló Siklót korszerűsítsék.

Az elektromosság előretörésével sokan javasolták a siklopálya villamosítását. Utoljára ez a javaslat 1944. március 18-án hangzott el. Másnap azonban bekövetkezett a nemzeti tragédia, a német megszállás, s így a javaslat nem valósulhatott meg. Később bombatalálat érte a pályát, a háború után pedig a kocsiknak és a pálya felszerelésének nyoma veszett.

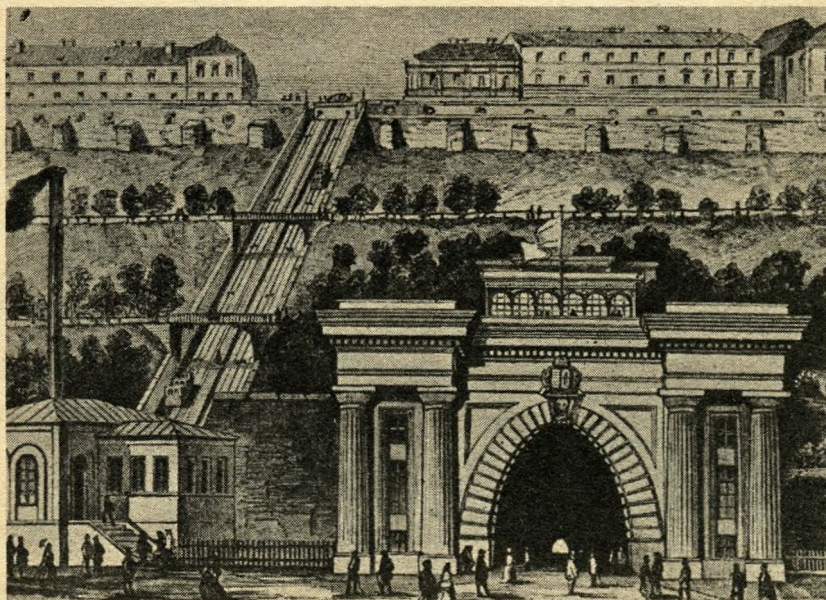
## Különös baleset

A Budai Hegypálya évtizedekig érdekes színtörténet volt a fővárosnak, nemcsak a gyerekek kedvelték, hanem a szép kilátásban gyönyörködő felnőttek is. 74 esztendő fennállása alatt a többszörösen biztosított üzemmenetben mindössze egyetlen egy közlekedési baleset történt.

(Petrik Ottó, a Közlekedési Műfogyos, csúszós úton. S ha a Vár-negyed utasforgalma eddig is éppen csak megoldott volt, az oda települő közintézmények dolgozóinak, látogatóinak és természetesen a turistáknak közlekedéséről külön kell gondoskodni. Naponta tehát sok ezer utassal többet kell szállítani és ezt jelenlegi kocsiparkjával az autóbusz nem tudja megoldani.)

(Rakovszky János, a Fővárosi Tanács V. B. közlekedési igazgatóságának előadója tanulmányában ennek az állításnak az ellenkezőjét bizonyítja, mégpedig számokkal. „Csúcsforgalom idején óránként várhatóan 1800–2000 utas jön egy-egy irányból. Hatvanszemélyes autóbuszok óránként 4000–5000 utast tudnak elszállítani” — írja. De a budapestiek tudják, hogy a közlekedésben, legalábbis jelenleg más az elmélet és más — sokkal rosszabb — a gyakorlat.)

Milyen legyen a Vár-negyed közlekedése? Születtek olyan nagy elképzelések, hogy gyorsfelvonót, il-



A SIKLÓ 1869-BEN, A VASÁRNAPI ÚJSÁG RAJZA

A mozgólépcső nagyobb utasforgalomhoz való

letve mozgólépcsőt építsenek. A jelenlegi tervek szerint a Vár Dózsza György tér felé néző oldalán épülő Nemzeti Könyvtár az Attila utcával három, egyenként 10 szeszium osztályvezetője beszélt: egy késő esti órában — 1896-ban — igen sok újságíró indult lefelé a Várból. Az ellenvonatban azonban mindössze egy utas ült. Tekintettel a késői órákra, az üzemvezető már hazament, a fűtő egy-maga kezelte a fékeket is. A nagy súlykülönbség miatt hirtelen felgyorsult kocsit nem tudta idejében lefékezni, így az a falnak rohant.)

A budai Vár rekonstrukciója természetesen közlekedési problémákat is felvet. A Vár-negyedbe most egyedül a 16-os autóbuszjárat megy fel cikcakkos, télen mélyes gyorsfelvonó köti majd össze. Így óránként 1200 személyt tudnak fel-, illetve leszállítani. Ez azonban csak az egyik irányból oldaná meg a közlekedési gondokat. Az utasáramlás fő iránya ugyanis a Clark Ádám tér. Ezért születtek olyan javaslatok, hogy a mozgólépcsőt a Sikló helyére építsék. Ez aztán felkavarta a kedélyeket! Miért mozgólépcsőt? A Sikló a főváros érdekes színtörténet volt és az lenne ismét. Szemétszövet gyönyörködtető látvány a Siklón utazóknak a Duna ezüst szalagja, az ívelő hidak, a bal part lankái. A főváros jelentős közlekedéstörténeti emléke, élő műemlék lehetne a Sikló — ezt nem szabad kihagyni.

## Talán 1972-re

A mozgólépcső szükségességét kérdőjelezték meg különben azok is, akik racionális okokból indultak ki — a mozgólépcső ugyanis sokkalta nagyobb utasforgalomhoz való. Gazdaságos akkor ilyen nagy költségű építkezésbe fogni? 1967-ben a Közlekedéstudományi Egyesület a Közlekedési Múzeummal együttműködve létrehozta a Siklóbizottságot, amely a Sikló felépítését tekintette céljának. Am a Sikló-

ra szavazók táborában sem volt teljes az egység. Sokan azt mondták, hogy eredeti formában kell helyreállítani, nemcsak a régi kocsikkal, hanem például gőzüzemmel is. (Aligha szolgálná ez a tiszta levegőjű Budapestért indított akció sikerét.) Mások pedig azzal érveltek: újjáépíteni kell a Siklót és nem helyreállítani. Nemcsak azért, mert az eredeti dokumentációk, rajzok, öntésformák mind elvesztek és fényképeken kívül semmi jelentős tárgyi emlék nincs a régi Siklóról. Elsősorban azért kell újjáépíteni, mert műszaki anakronizmus volna újonnan régít építeni, a Sikló kultúrtörténeti érdekessége, idegenforgalmi nevezetessége mellett — nem utolsósorban — a Vár egyik közlekedési eszköze lehetne.

A Siklóbizottság, majd a céljait magáévá tett budapesti Hazafias Népfőbizottság és egyéb szervek ösztönzése nyomán sorra készültek a tervek, a tanulmányok az egykori Budai Hegypálya újjáépítésére. A Szent György téri és a Clark Ádám téri állomásokat modern formában kell újjáépíteni. A peron a térrel egy vonalban legyen, ne kelljen lépcsőket mászni. A Szent György téren kilátó is épülne és természetesen még teljesebb biztonsági berendezések (a szállítókötél szakítószilárdsága tízenhatszorosan lesz és villamos, valamint mechanikai rögzítő fékkel is ellátják).

A kocsik formaterve is elkészült. Többek között az Iparművészeti Főiskolán 1968-ban diplomát szerzett Hill Klára készítette el a lépcsőzetes kocsik formáját — nagy, panoráma ablakain keresztül a 46 másodperces menetidő alatt zavartalanul gyönyörködhetnek az utasok a kilátásban.

Mindez ma már nem csupán elképzelés. A Gazdasági Bizottság 1968-ban hozott határozata: a Siklót a negyedik öt éves terv idején modern formában építik újjá. Előreláthatóan 1973–74 között, de az is lehet, hogy már 1972-re, Budapest centenáriusának ünnepére.

KÁLMÁN GYÖRGYI