

Sikló — tengeri kígyó?

Több mint 30 éve halott

A Vár autózsfúfoltsága ellen

A Vasárnapi Újság 1869. december 19-i száma „A budavári gőz-sikló” címen cikket írt az épülő siklóról, és a munkálatok gyorsítását sürgette. Néhány mondat a cikkből: „Ami a szellemnek a beszéd, az a társadalomnak a közlekedés. Hol marad a szellem, melynek nem lehet egymással eszmét cserélni? — Mi ott a társadalom élete, hol a közlekedés nehéz béklyói zárják.”

Elt 75 évet...

A Vasárnapi Újság cikkének és a közvélemény sürgetésének meg is volt az eredménye. A Budai Hegypálya gyorsan elkészült, terveit Juraszék Ödön mérnök készítette. Petrik Ottó hézagpótló technikatörténeti munkájában megemlíti, hogy valószínűleg a kivitelezést is a tervező kezdte, de nem ő folytatta, hanem Wohlfahrt Henrik mérnök, aki az építkezést 1869 elején vette át, és 1870. március 2-án, tehát alig több mint egy év után, a sikló már vitte is az utasokat az Alagúttól a Várig.

Közel hetvenöt évig járt, s a világon az első tömegközlekedési eszköz volt a maga nemében. Más országokban hasonló csak a hegyi kirándulások céljait szolgálta.

A felszabadulás után, amikor a romos Várból a törmelék elszállítása volt az elsőrendű feladat, még nem esett szó a sikló újbóli felépítéséről. Csaknem negyedszázaddal később, amikor Pest és Buda egyesítésének 100. évfordulójáról először tárgyaltak az illetékesek, felvetődött a gondolat, hogy a centenáriumi évében induljon el újra, korszerűen felépített pályán, modern kocikkal. 1973-as „feltámadásáról” mint komoly lehetőségről tárgyaltak.

A tervek elkészítésére azonban csak jóval később kapott az UVATERV megbízást. A munka elkészülte után az építés ügyében az Építési és Városfejlesztési Minisztérium városi közlekedési tagozata, a Közlekedésügyi Tudományos Egyesület, a Fővárosi Tanács és a Kommunális Beruházási Vállalat között több megbeszélést folytattak. Az elképzelések szerint az utóbbi intézmény, amely a várbeli munkálatokat végzi, fogja építeni a siklót; ez a terv szerepel a Vár helyreállítási programjában is. Az Állami Tervbizottság szintén foglalkozott a sikló újrakészítésének ügyével. Három évvel ezelőtt azok a fórumok, amelyek a munkálatok megalapozását szorgalmazták, arról értesültek, hogy 1978-ban a kormány is napirendre tűzi a sikló építésének kivitelezési tervét.

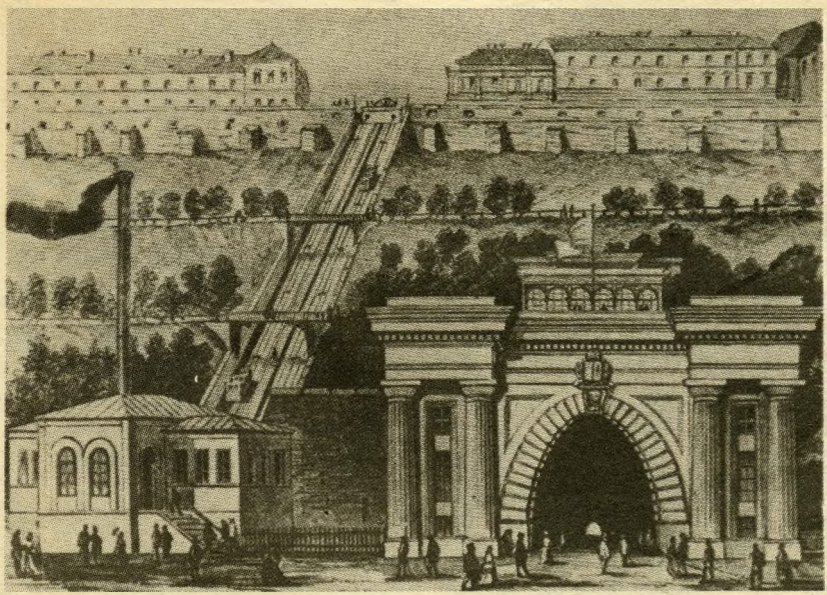
Hamarosan azonban technikai nehézségek merültek fel, mert megállapították, hogy a felszín alatti munkákat a talajviszonyok miatt nem lehet megkezdeni, újabb talajvizsgálata és a talaj

javítására van szükség. Ezt pedig még a technikai kivitelezés előtt kell elvégezni. Szó volt arról is, hogy előnyösebb lenne az Alagút másik oldalára építeni a „hegypályát”, de ezt a tervet elvetették, mert időközben komoly formában foglalkoztak a régi Sándor-palota, az egykori miniszterelnökség épületének korszerű, más célra történő átépítési tervével, ezért ismét a sikló eredeti helyénél maradtak.

A Kommunális Beruházási Vállalat közben tervszerűen továbbépíti a Várat azon intézmények számára, amelyek a meglevők, a múzeumok és a Nemzeti Galéria mellett még helyet kapnak itt. Am éppen azért, mert egyre több, fontos intézmény nyílt már meg és fog még ide települni, sürgőssé vált, hogy a közlekedés is javuljon, és a sikló minél előbb meginduljon. Jelenleg a 16-os autóbusz és az Alagút mellől kis piros autóbusz viszi fel az utasokat a Várba. A 16-os a Moszkva térről aránylag gyorsan felér a Bécsi kapu térre, onnan a Hiltonhoz és a Mátyás templomhoz, majd a Várig is, de lefelé csak nagy kerülővel jut a Duna-partig. A piros kisbusznak kicsi a befogadóképessége, különben is nagyon kevesen tudnak létezéséről, de még ha sürítették a 16-os és a piros busz járatait, akkor is elégtelennek bizonyulnának a Vár jelenlegi múzeumaiba látogatók, a Vár lakói és a kirándulók zökkenőmentes szállítására, nem is beszélve az örömdetesen megnövekedett idegenforgalomról. A Halászbástya, a Mátyás templom, a Hilton-szálló környéke — mint tudjuk — állandóan túlszűfölt. A fiákeres legfeljebb szórakozásra jók, egyrészt, mert nem a Várba szállítják az utasokat, csak körbeviszik a történelmi érdekességű utcákon őket, másrészt drága a fuvardíj, hiszen nemcsak a benzin kerül sokba, hanem a zab ára és a cilinderes kocsisok bére sem alacsony.

Felvonó is?

A Vár vonzása napról napra erősödik, egyre több a hazai és külföldi látogató. Az IBUSZ-autóbuszok számára már alig van parkolóhely, és nemcsak IBUSZ-utasként vannak, mivel az idegenforgalom jelentős részét az egyéni utazók teszik ki. Sokan saját autójukon érkeznek, tehát a parkolóhely gondokat is meg kell oldani, de a kocsik nélkülieknek még



A SIKLÓ 1870-BEN

Előnyösebb lenne az Alagút másik oldalára építeni

jobb lenne, ha a Lánchíd budai oldaláról a siklóval 1–2 perc alatt érhetnének föl.

Ugyanez vonatkozik a tervezett felvonóra is. Ez az Alagút másik oldalán épülhetne. Az Építési és Városfejlesztési Minisztériumban nemrég tárgyaltak a területrendezési problémákról. Tanulmány készül arról, hogyan lehet gazdaságos megoldást találni a sikló és a lift megépítéséhez. Tehát a holtpontról elmozdult ugyan a sikló ügye, csak éppen az építési határidő nincs még tisztázva.

A sikló egyébként, bár 1873-ban, majd a század elején ismételt átépítették, 1913-ban elavultnak nyilvánították — 31 éven át mégis zavartalanul és jól működött.

„Siklósajtó”

Amikor negyvenéves lett az egyesített főváros, közreadták a hegypálya mérlegét, méltatva Széchenyi Ödön érdemeit, aki a siklót létrehozta. (Széchenyi — mint életrajzában olvasható — török császári tábornok, a szultán hadsegéde és az ottomán tűzoltó ezredek főparancsnoka is volt.)

Az 1913-as hivatalos közlemény szerint a sikló 1912-ben 590 820 utast szállított, és forgalmi bevétele 84 157 korona volt. 1932-ben rendbehozták a pályát és az összes berendezést. 1941-ben az alsó állomáson mozgólépcsőt kívántak létesíteni, 1944 márciusában pedig arról tárgyaltak, hogy házilag villamosítsák, de a háborús anyaghiány miatt elvetették a tervet. A háború végén bombatalálatot kapott, egy kocsi súlyosan megsérült. A felszabadulás után a Közlekedéstudományi Egyesület többször is szorgalmazta újjáépítését. Nem érdektelen az 1945 óta eltelt közel 33 esztendőnek a siklóval kapcsolatos újságcikkeit kivonatolva ismertetni.

1946: Az év folyamán romeltakarítást végeznek a sikló helyén — jelenti a fővárosi illetékes osztálya.

1949: Mozgólépcsőt akarnak épí-

teni a várbeli sikló helyére — adja hírül az egyik első oldalas cikk.

1960: Az új sikló szállítja majd a látogatókat a Várba. Meggyorsult a Vár helyreállítása — közli a Népszabadság.

1963: Sikló és Csólagút! Érdekes tervek a Vár közlekedésének megoldására — olvasható a Magyar Nemzetben.

Még néhány cikkem az újabb „siklósajtóból”: Esti Hírlap: Elmozdult a holtpontról a sikló ügye! Népszava: Felújítják a siklót. Magyar Nemzet: A budai Vár siklójának jövőjéről dönteni kell! Esti Hírlap: Elfogadták a sikló tanulmánytervét. A Közlekedéstudományi Egyesület társadalmi tevékenységgel is támogatja a Hegypálya újjáépítését. A Műszaki Egyetem vizsgálja a helyreállítás lehetőségét. A Fővárosi Tanács Közlekedési Osztálya megkapta tanulmányozásra a terveket, amelyeket alapként 1968-as tanulmánytervének az UVATERV is felhasznál.

És még egy hír az Esti Hírlapból: „A Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatósága elfogadta a rekonstrukciós tanulmánytervet. A Vár újjáépítése keretében több mint 18 millió forintot költséggel 1973-ban újjáépítik a siklót.”

18-ról 40 millióra

Nem építették újjá... Új időpontról írtak, mégpedig 1978-as építési kezdésről, de ebből sem lesz semmi. A Vár újjáépítői még ma sem tudják, hogy mikor láthatnak a szóban forgó munkához, következésképp az is kérdéses, hogy mikor veheti át a kész siklót a Budapesti Közlekedési Vállalat.

Pénzügyi problémák is vannak, hiszen az eredetileg megjelölt 18 milliós költségelőirányzat közben már 40 millióra emelkedett. A pillanatnyi helyzet: minden hivott szerv érzi az újjáépítés sürgős voltát, szorgalmazza a döntést, de az akadályok egyelőre erősebbek az akarathnál. Az egyik illetékes véleménye: „Talán 1980-ra...”

PALÁSTI LÁSZLÓ

MAGYARORSZÁG

politikai és társadalmi hetilap

Szerkesztőség: 1085 Budapest VIII., Gyulai P. u. 14.
Telefon: 137-660. Telex: 6351 redmo.
Postacím: 1396 Budapest, Pf. 634.

Szerkeszti:
DR. PÁLFY JÓZSEF főszerkesztő,
GÁRDOS MIKLÓS h. főszerkesztő.
Kiadja a Hirlapkiadó Vállalat,
1959 Budapest VIII., Blaha Lujza tér 3.
Telefon: 343-100, 142-220.
Felelős kiadó: CSOLLÁNY FERENC igazgató.
77.2310/2-45. Zrínyi Nyomda, Budapest
F. v. BOLGÁR IMRE vezérigazgató.
Index: 25 606 HU ISSN 0464-4956

1977.

NOVEMBER

6.