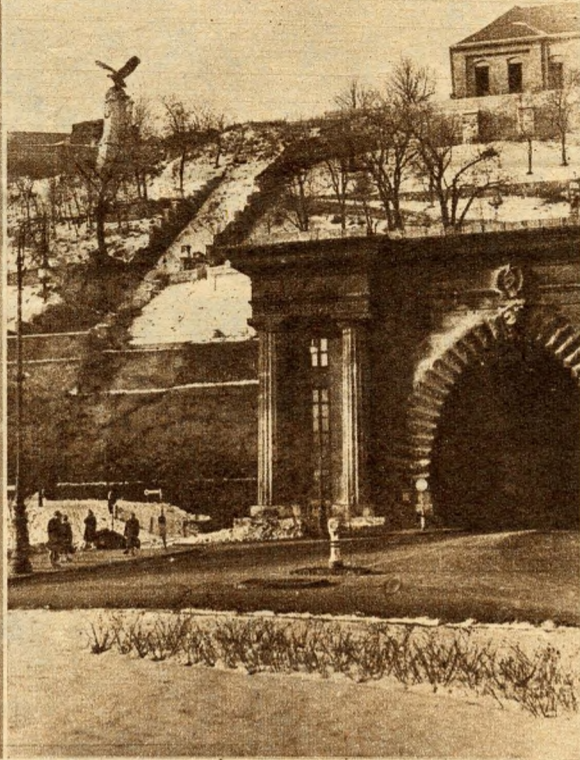


Újjáépül a százéves budavári sikló



Az első híradás arról, hogy a budai Várba különleges közlekedési eszközt — mint akkor mondták: „gőzmelőgépet” — szándékoznak építeni, 1867 novemberében jelent meg a Pester Lloydban. A cikk ismerteti a tervezett berendezést, hosszasan ecseteli előnyeit, majd a következő bekezdéssel zárul:

„Az egyetlen, ami a tervek kivitelét megakadályozhatná, az lenne, ha a budai Főparancsnokság nem engedélyezné, hogy az erődítmény falán keresztül járatot létesítsenek.”

Ebből kiderül, hogy a katonai hatóságok a budai Várat még ekkor is erődítményként tartották számon, noha ezt a szerepét a szabadságharc után gyakorlatilag elvesztette. S habár ez a szemlélet nem gátolta meg a sikló létesítését, mégis bizonyos akadályt és időhúzást jelentett, amint ezt egykorú okmányok is tanúsítják.

Végül is az építkezést 1868 júliusában kezdték el, s a berendezés 1869 végére nagyjából elkészült. Kedves hangú híradás jelent meg ekkor a Vasárnapi Újságban:

„Kinek jutott volna ezelőtt csak ötven évvel is eszébe a vakmerő gondolat: gőzkocsikkal megmászni a várfalakat? S ime!

Szegény Mátyás, Zápolya, Enyingi Török, mit mondanátok, ha reszketve védett palotáitok falánál a nyüzsgő hangya-rajt látjátok felkúszni, mintegy dióhéjba takarva — s nem sértő gúny-e a vitéz Perényiek, Bebekék, s a hős Montekukulik emlékeinek, hogy míg ők vértüket is készek voltak ontani, hogy a falak közé juthassanak: most e lusta had a néhány csepp izzadságtól is meg akarja kímélni magát, hogy a tárt kapukhoz juthasson.

Többet ésszel, mint erővel...

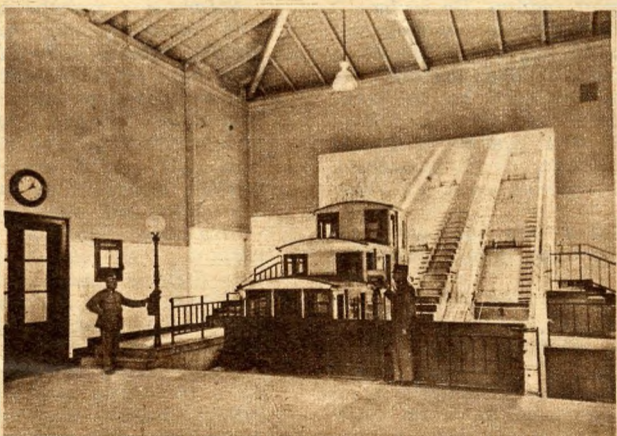
A gróf Széchenyi Ödön által tervezett, s már-már

A Budahegyi Hegypálya képe, megnyitásakor és 1966-tól, amikor a Közlekedéstudományi Egyesület felvetette a megmentés gondolatát



Széchenyi Ödön mint török tábornok, 1912-ben

A sikló alsó állomásának belseje, a negyvenes években



Hill Klárának, az Iparművészeti Főiskola hallgatójának diplomaterve — a modern kialakítású jármű szerencsésen őrzi meg a régi jellegzetességét, a lépcsős megoldást



B diploma '68 várhegyi sikló kocsiján: hill klára

megnyitása felé közelgő híres gőzsikló e magyar példabeszédet fogja igazolni.”

Széchenyi Ödön, Széchenyi István kisebbik fia ugyan nem tervezője, de kezdeményezője és eredetileg fővállalkozója volt a gőzsiklónak, s később ruházta át jogait a „Budahegyi Hegypálya Rt.”-ra. A sok irányú műszaki tevékenységet kifejtő fiatalember egyébként éppen a sikló révén került Konstantinápolyba — hol nem kevesebb, mint nyolc pályát szándékoztak építeni —, majd ott is telepedett le, megszervezte a vízvezetéki hálózatot, egészségügyi ellátást, de főképpen a tűzoltóságot, és mint török eszászári tábornok, az ottomán hadseregébe, az ottomán tűzoltóezredek és a császári tengerész tűzoltóosztály főparancsnoka fejezte be életét, 1922-ben.

A sikló pályája a háború vége felé bombatalálatot kapott, 1946-ban lebontották.

1966 végén a Közlekedéstudományi Egyesületben bizottság alakult, azaz a céllal, hogy műszaki emlékként megmentse a régi Budapest e világszerte ismert nevezetességét. E bizottság munkájának nyomán — amit az I. kerületi Népfőrbizottság, majd az illetékes állami szervek is támogattak — alakult ki a jelenlegi helyzet. A Vár közlekedését az Erzsébet-híd és a Moszkva tér irányába elsősorban autóbusszal fogják lebonyolítani; a Duna felől a korszerűen újjáépítendő Hegypálya nyújt majd megközelítési lehetőséget, a Dózsa György térről pedig zárt felvonók szállítják majd a közönséget a palotában elhelyezendő kulturális intézményekhez.

A Hegypálya újjáépítése — természetesen, villamosüzemmel, modern kiképzésű kocsikkal — a Vár általános helyreállítási tervéhez igazodva, 1973–74-re várható.