

## Áll a sikló

**Irtó Bioskei Jenő műszaki főtanácsos**

A napilapok hirovatában olvastuk: „Szünetel a sikló forgalma.” Ha már az olombetűk világa így kikezdte és szájára vette ezt a köteleességét manapság is igazán jól teljesítő közlekedési alkalmatosságot, védjük meg azzal, hogy szálljunk vissza az emlékezés szárnyain háromnegyed évszázados múltjába. Volt idő — nem is olyan régen —, hogy illetékes helyen halálra ítélték, mondván: „Ha pedig a sikló „korszerűsítése” túlnagy költséggel járna, gazdasági szempontokból inkább feladják az üzemet és autobuszokkal helyettesítik.”

Bezzeg nem így ítélték 1868-ban Buda szabad királyi város akkorvaló polgármestere, Házmán Ferenc a siklórol. Nem is síklónak mondták. Az 1868. évi mártius 23-án tartott bizottmányi tárgyaláson még: „Dampfseilrampe” felállítására kért engedélyt gróf Széchenyi Ödön, szorgalmazván szabad királyi Buda Főváros hatóságánál „a budai várral való közlekedés és forgalom könnyítésére szolgáló közvetítőt”. A vállalkozó szellemű főúr eszközölte ki, hogy a „kir. belügyi és közlekedési ministerium — a kettő együtt volt — és a cs. kir. hadifőparancsnokság között a tervezett vállalatnak kitelhető gyámolítása iránt elvi egyetértés jött létre”.

Sok olyan apró történeti vonatkozás van régi okmányok sárgult levelei között, amik a mai kor távlatából mosolyra késztetnek. De ezek nélkül a nagy Duna két partján még ma is csak a kelet szintjén mozgó Buda város és Pest város állanak, a külföldiektől is méltán „a Duna gyöngyének” nevezett Budapest helyett.

Kik tudják vajjon a mai budapestiek közül már, hogy a sikló keletkezésének idején ott, ahol ma a kereskedelemügyi ministerium palotája áll, a Lánchíd budai hídfőjénél, a sikló lábánál, amint azt nyomozásaim során egy öreg budai polgártól hallottam, a „Deutsches Volkstheater und Arena” volt. Megerősíti ezt az a „bizottmányi” eljárásról felvett, gyönyörű kaligrafikus kézírással írott jegyzőkönyv is, mely szerint: — egy mondatban — „A terrazok kézhez vétele mellett, a keleti várhegyet alulról felfelé bejárván, teljes meggyőződést szerzett magának a Bizottmány arról, hogy, mint a különféle országos hatóságok legtöbbjeinek székelyét képező budai Várba vezető gyalogutak meredeksége miatt szerfelett nehezített közforgalom igen lényeges könnyítésére szolgáló közvetítő méltán teljes pártolást érdemel, úgy a kiszemelt helyiség — itt helyet, terepet jelent, nem épület —, mely a Népszínház mögötti szabad térség, mint kiindulási pont és a várbeli Szent György-tér illetve része közt létezik, egy egyenes arányban (irány helyett) a Pest város felőli legélénkebb forgalomnak legrövidebb vonalban folytatását képezendi, legalkalmasabbnak kell hogy ismertessék”

A Bizottmány a terveket elfogadásra ajánlotta. Csak a cs. k. katonai hatóság képviselője, Ernest von Walter Oberst im k. k. Genie-Stabe „fejté ki azon feltételeket, melyek alatt várerődítési tekintetekenél fogva a Sikló létesítése felsőbb helyen ajánlathatónak.” Tehát még 1868-ban az azl számoltak, hogy a budai Várhegy háboru esetén „várerőd”-ként szerepelhet és a Sikló ennek sebezhető pontja lehet. Ezért kötötte ki a k. k. Kriegsministerium a telekkönyvben való feljegyzés mellett a lebontási követelést és véleményem szerint ez a kötelezettség még ma is fennáll: „über sämtliche Gebäude und technische Anlagen einem Demolierungs-Reserv auszustellen und diesen grundbücherlich einverleiben zu lassen”. Még sok érdekes kikötése van a katonai kincstárnak, de közülük csak ezt említem: „für den etwa 315 Klaftr betragenden Grund einen jährlichen Pachtschilling von 20 Fl. Ö. W. zu bezahlen”. (A 315 négyszögölnyi területért évi 20 osztrák értékű forintot kell fizetni.)

Igy szerezte meg a jogot

### gróf Széchenyi Ödön

az építésre és a kincstári területnek 40 évig (1868+40=1908) való használatára.

Az okiratot 1868 május 25-én Buda szabad királyi Főváros nevében Ország Sándor és Mandl Ferenc városi képviselők és Varasdy Lipót főmérnök irták alá.

Vajjon fennáll-e még ennek a fontos okmánynak joghatálya?... Azt dönték el a jogászok. De valamelyik ellenzékli városatyja, aki kellemetlenkedni akarna a mostani jogutódnak, a Beszkárt-nak, szembe szegezhetné azt a kikötését, amelyik kimondja, hogy: „ha a vállalkozó (Széchenyi) jelen vállalatot egy részvénytársaságra ruházná át, akkor ily társulat igazgatósági és székhelye mindenkor Buda.” A jogutódnak ezek szerint nincs joga a sikló ügyeit az Akácia-utcából intézni.

Ilyen előzmények után fogtak hozzá a Sikló építéséhez 1868. évi július havában. A terveket Wohlfahrt Henrik mérnök készítette és ő is vezette az építést. A tervek a nyomdatechnika tökéletességéről tesznek bizonyosságot. Természetesen a méreteket ölemben és bécsi Zoll-okban tünteti fel a mérnök. Hosszasan leírja a biztosító szerkezetet, „mely azonnal működésbe kezd, ha a kötél elszakad”. Ezt be is bizonyította a próbájart, amelyek jegyzőkönyve szerint: „A f. é. (1870) február havában tartott kísérleteknél a kocsik menetközben a pálya különböző pontjain háromszor egymásután szabadon bocsájtattak és mindannyiszor teljes biztonsággal megfogódtak.”

Hogy ez a kis kortörténeti szemelvény ne csak a régi adatok iránt érdeklődőket elégítse ki, hanem azokat is — még ha laikusok is —, akik a műszaki adatokat szívesen látják, ismertetem az 1870 évi „Mérnök és Építész Egylet”-i közlöny, valamint Kőhalmy József és Balogh Emil BSzKRT igazgatók könyvének adataiból a Sikló méreteit mai mértékegységben:

A pálya hossza 100 méter. Az alsó és felső állomás között 48 méter magasságkülönbség van. A pálya szintje a vízszintessel 30 fokos szöget zár be. A Siklót 35 lóerős gőzgép mozgatja, amely az alsó állomás alagsorában jár. A kötél vastagsága 25 milliméter, hat ág van benne és minden ilyen ágna hat szála van. Tehát 36 szálból van fonva. Ez a kötél a 2900 milliméter átmérőjű dobokra tekerődik. Allítólag ennek a dobnak a pereme törött le, azért áll a Sikló.

A Siklót ilyen technikai felszereltséggel

### 1870 március 2-án adták át a forgalomnak

amint azt az alsó „felvételi épület”-ben elhelyezett márványtáblán aranybetűs felírás hirdeti. A megnyitáskor már nem a gróf, hanem az „Ofner Bergbahn Actien-Gesellschaft” — Budai Hegypálya R. T. volt az engedélyes.

A megnyitástól számított egy évtizedig a Sikló életében nem volt változás. Csak 1880 július 3-áról találtam ismét egy pótszerződést, ezt már az egyesített „Budapest fővárosi közönsége, mint az 1872. évi XXXVI. t. c. alapján szab. kir. Buda városa jogutódja kötötte” a Budai Hegypálya R. T.-gal. Ebben a szerződésben az eredetileg 40 évben megállapított háramlási kötelezettséget tíz évvel meghosszabbították. Tehát „a háramlás időpontja 1920. évi március hó 2-ig fog terjedni”.

Nagyot fordult az idő keréke. Szüntelenül forgott „A Sikló” költéstartó dobja is. Szállította a hegy aljában, vagy a Duna másik oldalán élő tisztviselőket, katonákat és a hivatalokban ügyes-bajos dolgukat intéző polgárokat a Várba. Nagyon sok pesti, talán óbudai polgár is volt, aki sohasem ült rajta, de nem is tudta, hogy van és mozog.

És jött a nagy megmozdulás. Az ezeréves magyar nemzet boldog ujjongásának kiáltása a művelt Európa felé, hogy él a Kárpátok tövében egy nép, amely török, tatár pusztítás ellenére akar és tud szépet és nagyot alkotni. És elküldötte a milléniumra minden nemzetet a nyilvánosság hangadóit, az újságírnak kitünőségeit Budapestre.

Itt hallunk ismét a mi Siklónkról. Olvasom az 1896 június 18-iki újságot: „Szerencsétlenség a Siklón. A miniszterelnöki (báró Bánffy Dezső) estélyről hazatérő külföldi újságírók, sajnos, nem vihetik magukkal egész zavartalanul azokat a kellemes benyomásokat, amelyeket itt tartózkodásuk alatt szereztek. Lefelé jövet a Várból, a külföldi újságírókkal megtelt gőzsiklóval baleset történt. Fájdalom kilelenc dőzotai lettek.” Hosszasan leírja itt a balesetet, amire nekem nincs itt helyem. Csak felvilágosításul közlöm azokkal, akik még emlékeznek rá, de rosszul szokták elmondani, hogy nem a kötél szakadt el, hanem: „a gyorsan fel- és leszaladó kocsik óriási erővel vágódtak a falnak. Mindkét kocsi teljesen összetörtött”.

Nem is volt azóta a Siklóval semmi baj. Pedig aránylag szinte hihetetlen utastömeget szállít: csak a fontosabb éveket sorakoztatom fel. Az első adatot 1873-ból találtam. A szállított személyek száma évenként: 1873-ban 20.000; 1885-ben, az első magyar országos kiállítás évében: 571.877; a millénium évében, 1896-ban: 625.660; 1919-ben: 1.810.250. Csúcsteljesítmény.

A Beszkárt 1932-ben vette át az üzemet vezetését. A legutolsó adat az 1942. évi, amikor is 1.642.617 utast vitt a Sikló. Vagyis napi átlagban pontosan 4500 utast. Tekintélyes szám.

Talán az 1944. évi utasszám nem érzi meg ezt a pár napos „szünetet”-est”. De egészen bizonyos, hogy emeli ezt a számot az, hogy a Várba vezető szerpentinben nem száguldanak és nem veri fel az autók szélzainak bűgása a Vár uri csendjét. Ez is kortörténeti háborus adat.