

A megsebzett Várhegy

„A Sikló újjáépítése a Fővárostól nem kis áldozatot követel. A gazdaságossági számítások azonban azt mutatják: megtérülő ráfordításról van szó. A várható forgalom, figyelembe véve a Vár rekonstrukciója során ide telepített intézmények dolgozóit, az idegenforgalmat és az érdeklődők tömegét, biztosítani fogja a gazdaságos üzemeltetést...

Itt az ideje, hogy minden érdekelt szerv és intézmény összefogjon az építés mielőbbi megkezdése érdekében.''

Dr. Ábrahám Kálmán: A várhegyi Sikló,
BUDAPEST, 1970. 8. szám

Itt van előttem Petrik Ottónak, a Közlekedéstudományi Szemle szerkesztőjének, a Közlekedési Múzeum ma már nyugdíjas tudományos főmunkatársának a tanulmánya: A volt „Budai Hegypálya” története. Ennek 1978-ban lezárt irodalomjegyzéke szerint a felszabadulástól 1978 végéig több, mint 70 (!) könyv, tanulmány, cikk, olvasói levél foglalkozott a Siklóval. (Ez a szám azóta tovább nőtt.) Nem véletlen, hogy a szerző a *Magyarország* egyik cikkéből vett idézettel zárja tanulmányát: „... A pillanatnyi helyzet: minden hivatalos szerv érzi az újjáépítés sürgős voltát, szorgalmazza a döntést, de az akadályok egyelőre erősebbek az akaratnál. Az egyik illetékes véleménye: „Talán 1980-ra...” (Palásty László: Sikló — tengeri kigyó? 1977. november 6.)

Vágjunk a dolog közepébe. Kell-e a Sikló? Kell! Drága-e a Sikló? Nem drága!

Miért kell a Sikló? Fölvatásától kezdve háborús pusztulásáig remek, kétirányú forgalmat biztosított a Várral. 1937-ben közel 1 millió utast szállított, 1943-ban már több mint 2 milliót. 1980-ban a Budapesti Műszaki Egyetem Vasútépítési tanszékén dr. Megyeri Jenő egyetemi tanár műszaki szakvéleményt készített a MET-

ROBER „Budavári Sikló” tanulmánytervéhez. Szerinte a Sikló valódi tömegközlekedési eszköz, de attrakciónak sem megvetendő. Emlékeztetett a „Libegő” sikerére. Hozzátehetjük: a világ számos nagyvárosában működnek siklók — a lakosság és a turisták nagy öröme. (A San Franciscó-i sikló kipróbálását autós turisták sem mulasztják el, hogy a drezdai két sodronykötélvasútról ne is beszéljünk.)

A mi Siklónk — mondja Petrik Ottó — méltán volt híres, hiszen 1869—70-ben 16 hónap alatt épült; ez volt a világon a második siklópálya, és a pálya 30 fokos emelkedése (557 ezrelék) — ezt már Megyeri professzor teszi hozzá — akkoriban műszaki érdekességnek számított.

Az újjáépített Sikló fontos szerepet tölthetne be a Várnegyed közlekedésében. Rendkívül gazdaságos üzeme bármely közlekedési eszközzel összehasonlítva állja a versenyt: a leghatékonyabban kielégítené a Várnegyed lakossága és az ott dolgozók mellett a városi kirándulók és az idegenforgalom közlekedési igényét. Az elektromos meghajtású Sikló környezetvédelmi szempontból is ideális volna. Megyeri professzor számításai szerint 3 percenként indulhatnának a kocsik, mivel egy menet teljes ideje, a

ki- és beszállásokkal együtt, mindössze 3 perc. Irányonkénti teljesítőképessége óránként 1400 fő. 16 órás üzemidővel számolva ez hozzávetőlegesen 40 ezer utas.

A Sikló helyreállításának elhúzódása miatt a BKV — a Palota múzeumainak megnyitása után — üzembe állította a „V” jelzésű autóbust, amely a Clark Ádám tér és a Palota főbejárata között jár — ritkán, és üresen. A METROBER tanulmánytervének zsürijén már elhangzott: a „V” járatot meg kellene szüntetni, mert a jelenlegi út nem alkalmas erre a forgalomra. (Az úttest több helyen megsüllyedt, a mőtárgyak megsérültek, a Vár teljes szépségükben helyreállított védműveit veszélyezteti az autóbuszforgalom.) Persze az autóbuszközlekedés nélkülözhetetlen a Várnegyed megközelítése szempontjából. Erre a METROBER terve részletes javaslatokat tartalmaz.

Nem érdemes most arról vitatkozni, hogy a második világháborúban valóban teljesen elpusztult-e a Sikló, vagy nem. Valószínű, hogy viszonylag kis anyagi erővel — esetleg csak teherszállításra — könnyen helyre lehetett volna állítani. Az viszont tény, hogy elpusztult, miután a megmaradt berendezéseket is lerombolták. A Palota helyreállítását megkezdő vállalat a

Sikló helyét törmelékkel töltött fel (bár a számlákban a számára 10 km-rel távolabb kijelölt depónia szerepelt.) A Közlekedéstudományi Egyesület keretében megalakult úgynevezett „Sikló-bizottság” érélyes fellépésére az Építésügyi Minisztérium kötelezte az építő vállalatot a siklópálya kitisztítására. Azóta a pálya öserdővel, bozóttal benőtt vízmosássá változott. Sokat rongálódott, egyesek szemétyűjtőnek használták. A METROBER most készült tanulmánytervének geodéziai felmérése azért hiányos, mert a pálya megközelíthetetlen. Csupán két pontja érhető el a korszerűen helyreállított Várkert úgynevezett Ellipsz-sétányának serpentinútjain. A magas drótkerítésen átpillantva a sétáló „mély” benyomást szerezhet a főváros szívében kialakult „kanyon”-ról... Ahol annak idején a „Múlatóház” állt, megdőbentő a szeméttelap és a guberálók látványa.

Nézzük most a költségeket. A felszabadulás óta legalább nyolc terv készült a Sikló helyreállításával kapcsolatban. A FŐM-TERV 1961-es beruházási programjában a becsült költség 12 millió Ft. A Budapesti Műszaki Egyetem Vasútépítési Tanszékén 1968-ban diplomaterv foglalkozott a feladattal. Az UVATERV-BÁNYATERV (1968)

18,5 millió forintra becsülte a helyreállítás költségeit; ennek megfelelően — a pénzügyminiszter előterjesztésére — a Gazdasági Bizottság 20 milliót biztosított a Sikló részére.

Ennyi pénzért — úgy látszik — senkinek sem volt kedve akár egy kapavágást is tenni, pedig a nyakunkon volt a Sikló megnyitásának 100. évfordulója. 10 év kellett ahhoz, hogy az UVATERV újabb tanulmányterve elkészüljön, már 55 millió forintra becsült költségekkel.

Így köszöntött ránk az 1980-as esztendő, amikor is a Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatóságának megbízásából a METRO Közlekedésfejlesztési és Beruházási Vállalat elkészítette a Budavári Sikló már eddig is sokat emlegetett tanulmánytervét. Ebben a szükséges összeg mintegy 60 millió Ft.

Hát igen... 20 év alatt nem készült ugyan el a Sikló, de a költségek több mint ötszörösére nőttek. (Az időtényező azért is érdekes, mert annak idején a Budai Hegypálya Részvénytársaság nyeresége 1912-ben már több mint 31 ezer korona volt, és részvénytökléjét akkor lényegében már visszafizette. Nem kell közgazdásznak lenni ahhoz, hogy kiszámítsuk: mennyivel rövidebb idő alatt térült volna meg 12 millió Ft, mint most a főbeközlítő 60 millió.) Az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy az első tervezetéseknél — a szót ismét Petrik Ottó veszi át — a legolcsóbb megoldásokat választották. Hajtómotorok például két tartalék, az akkori Fővárosi Villamos Vasút (FVV) tulajdonában lévő villamosmotort javasoltak. (Az egyik motor — ma is működésképes — a Közlekedési Múzeumban látható.) A kocsikat a FVV régi villamosai elemeinek a felhasználásával könnyen el lehetett volna készíteni. Az akkor nem szerényen kalkulált összköltség 8 millió Ft-ot tett ki.

Milyen a Sikló környezete? (A Clark Ádám teret most hagyjuk figyelmen kívül, bár a METROBER terve ezt tüzetesen vizsgálja.) A Sikló érkező állomása a Szent György tér, a Vár egyik legnagyobb tere. Háború előtti formájában igen jó adottságú, reprezentatív tér volt. Az L alakú tér csuklópontjában a Sándor-palota, a volt miniszterelnökségi épület helyezkedik el. A tér többi épülete súlyos károkat szenvedett, a volt Honvédelmi Mi-

nisztérium épülete félig lebontva még áll, de a tér helyreállításánál számításba nem vehető. Így a tér eredeti formája szétesett, ezért célszerűnek látszik a Sándor-palota előtti rész kialakítását véglegesen megoldani. Ugyanis a Sándor-palotával szemben levő, századfordulón épült barokk lépcső teljes helyreállítása most fejeződik be. A gyönyörű lépcső azonban a Palota felől ma sehova sem vezet, hiszen a régi Szent György tér az ostrom alatt teljesen elpusztult.

A Szent György tér végleges arculatát megadhatná a Sikló érkező állomása, a helyreállítandó Sándor-palota, a már elkészült barokk lépcső és a Palota északi oldalára tervezett romkert. A tér helyreállítását megkönnyíti, hogy a Sikló, a barokk lépcső és a Sándor-palota tengelyei geometriailag egy pontban metszik egymást.

Wild László, a METROBER generáltervezője: — A Sándor-palota új funkciójának meghatározása és az épület teljes helyreállítása kulcskérdése a Szent György tér újjáteremtésének. És a Sikló sorsa is lényegében ettől függ. Kriszt György, az Országos Műemléki Felügyelőség munkatársa, Budapest műemléki felügyelője szerint a Sándor-palotát Építészeti Múzeumként kellene helyreállítani, s ebben az illethetéseket egyetértene. Valószínű, hogy még ebben az öt éves tervben megkezdődik a munka. A Sikló mint az egyetlen gazdaságos tömegközlekedési eszköz ehhez a tervhez kapcsolható és újjáteremtésének terve csak üdvözölhető.

A Sándor-palotát most körülvevő kerítés átlósan fut a téren át a barokk lépcső sarkáig (a Turul-madár alá), viszont a kíváncsi látogatók egy része a Várszínház melletti sikátorban nyugodtan kísérelheti a bástyafalig és — ha van gusztusa hozzá — végigmehet a Sándor-palota Duna-parti oldalán egészen a Sikló romjaiig. „Ha van gusztusa hozzá” — mert a terület elhanyagolt, piszkos, építési törmelékkel, szeméttel van tele.

Visszakanyarodva főtémánkhöz: úgy gondolom, megfelelő választ adunk arra a kérdésre, hogy kell-e a Sikló. A diagnózis egyértelmű: sürgős szükség van a Várhegy sebeinek begyógyítására és arra, hogy elejét vegyünk további károknak — amelyeknek kijavítása újabb költségekkel jár.

Dr. C. Kiss Sándor



Ilyen volt a Sikló

És lesz-e ilyen? Hill Klára diplomaterve, 1968

