



244

Újjáépítik-e és mikor a budai Várhegy egyik látványosságát: a 103 éves siklót?

Az idősebb nemzedék, a mai 50–60 évesek még jól emlékezhetnek a budavári siklóra, amely jellegzetes színfoltja volt a Várhegy Pestre néző oldalának, s amely a második világháború alatt teljesen elpusztult. Amikor több mint két évtizeddel ezelőtt hozzákezdtek a Vár helyreállításához, a komplex tervekben vagy nem számoltak még a sikló újjáépítésével is, vagy pedig a távolabbi jövő feladatai közé sorolták. Pedig a sikló *idősebb a 100 éves Budapestenél*, mert jórészt az akkori jó módú budai polgárok adományaiból még a múlt század 60-as éveiben építették és díszes ünnepség keretében 1870. március 2-án helyezték üzembe.

A Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatósága nem feledkezett meg erről a dátumról és még 1968-ban megbízta az UVATERV-et a sikló újjáépítési tanulmánytervének elkészítésével. Ennek a megbízásnak az UVATERV eleget is tett. Szép lett volna, ha nem is 1970-ben, de legalább tavaly, a 100 éve egyesített fővárossal együtt ünnepelni a „porából” új életre támasztott siklót, amint föl s le szaladó, fűrgő kocsi-jaival ismét színessé, mozgalmassá teszi a budai Várhegy Clark Ádám tér felőli lejtőjét. Sajnos, az újjáépítési tervek a megvalósulás helyett a *bürokratikus lassúság* valamelyik asztalfiókjában porosodnak ma is, pedig már 1973-at írunk. Akaratlanul is *Ady* szavai jutnak eszünkbe: *mi mindig mindenről elkészünk...*

A budavári palota, és a vár valamennyi épületének, műemlék-együttesének helyreállítását a *Budavári Palota Beruházó Iroda* irányítja, ezért a Fővárosi Tanács Közlekedési

főigazgatóságától átvette a sikló újjáépítésének kezdeményezését és terveit, mondván, hogy a sikló is a Vár komplex műemlék-együtteséhez tartozik. Ez vitathatatlanul igaz. A beruházó iroda mellett fontos szerepet tölt be a helyreállítási munkálatok irányításában a tárcaközi Várbizottság, amelynek elnöke Szilágyi Lajos építésügyi és városfejlesztési miniszterhelyettes, titkára pedig Pongrácz Pál, építésügyi és városfejlesztési minisztériumi főosztályvezető, s amelyben az ő vezetésükkel neves szakemberek működnek közre a várkomplexum műemléki jellegének megőrásában.

Mivel a Vár újjáépítése kiemelt pénzügyi keret terhére történik és mivel ebben a keretben a sikló helyreállítása nem szerepelt, a *Budavári Palota Beruházó Iroda*, mint legfelsőbb illetékes szervhez, a Gazdasági Bizottsághoz fordult és pótkeretet kért a sikló újjáépítésére. A Gazdasági Bizottság 1971-ben foglalkozott a felterjesztéssel, melyet *elfogadott és határozatilag mondotta ki, hogy a háború alatt elpusztult budavári siklót helyre kell állítani, egyúttal a helyreállítás költségeire 17 millió forintot engedélyezett*. A határozat kiemelte a sikló ipari műemléki jellegét s kikötötte, hogy helyreállítása ezért is a meglévő, régi nyomvonalon történjék.

Ezek után joggal kérdezhetné bárki: *hogyan lehet az, hogy gazdasági bizottsági határozat is van, pénz is van, a szükséges tervek is megvannak — csak éppen sikló nincs, sőt még a helyreállítási munkálatokat sem kezdték el*. Nehéz lenne erre a kérdésre pontos választ adni, de olyként is lehetne válaszolni, hogy mi-

nek annyira sietni a siklóval, amikor az egész várkomplexum helyreállítási munkálatainak befejezését amúgy is kitölték három évvel, 1978-ra, addigra készen lehet a sikló is. Hát, ha van is ebben némi igazság, a lényeg mégiscsak az, hogy a sikló *újjáépítése is eltarthat néhány évig és ha nem kezdenek hozzá minél előbb, akkor nehezen készülnek el vele 1978-ra*. Pedig fokozatosan kezdenek felköltözni a Várba a kijelölt kultúrintézmények a már fent levők mellé; elkészül a *Hilton-szálló*; a hírek szerint a külügyminisztérium is a Várban kívánja felépíteni új székházát; mindezeket számba véve tehát — nem is beszélve már az *évről évre növekvő idegenforgalomról* — a Vár tömegközlekedési követelményei ugyancsak megnövekednek. Ezeknek kielégítésébe pedig, szerény személyszállítási kapacitása ellenére, mégis csak bele tud majd segíteni a sikló is. Mert még a mai fejlett közlekedési viszonyok mellett sem lebecsülendő, ha a Várba igyekvő utas a Clark Ádám térről egy-két perc alatt „föltreállhat” a Szent György térre.

1.

A fentebbiekben fölített kérdésre, *t. i. arra, hogyan lehetséges az, hogy a gazdasági bizottsági határozat, a meglévő pénz és a meglévő tervek ellenére máig sem kezdtek hozzá a sikló újjáépítéséhez, válaszként az illetékesekhez fordultunk*. A *Budavári Palota Beruházó Iroda* részéről *Belováry János* műszaki igazgatóhelyettes a következőket mondotta:

— Tény az, hogy a *Gazdasági Bizottság* még 1971-ben határozatot hozott a sikló helyreállításáról és 17 millió forintot engedélyezett erre a célra. Csakhogy a részlettervek készítésénél kitűnt, hogy ez az összeg *kevés az újjáépítéshez*. Az elpusztult siklóból ugyanis *csak a régi nyomvonal betonalapzata maradt meg*, de ezt is meg kell erősíteni és egészen új, korszerű műszaki berendezésről kell gondoskodni. Valójában tehát nem felújításról, de nem is helyreállításról, hanem kifejezett *újjáépítésről, beruházásról van szó a sikló esetében*. Innen ered a költségtöbblet is. Pillanatnyilag a helyzet az, hogy *40 millió forint körüli összeg kellene a sikló újjáépítéséhez*. A költségtöbblet ügyében egyedül a *Gazdasági Bizottság* hozhat döntést, amely értesülésünk szerint *ez év őszén* foglalkozik majd ismétlen vele. Logikus, hogy a *Gazdasági Bizottság* újabb döntéséig nem indíthatjuk el a munkát.

— A tervek készítésénél különféle egyéb elgondolás is felmerült, (új nyomvonal, üvegfalú várócsarnok a felső végállomáson stb.) ezeket azonban végül sikerült összehangolnunk és közös nevezőre hoznunk a műemléki követelményekkel. Bár nem a mi feladatunk, de a beruházó irodának változatlanul az az álláspontja, hogy a *sikló újjáépítésével párhuz-*

2.

mosan meg kell oldani a forgalmilag túlszűfolt Clark Ádám tér amúgy is tervbevetett átrendezését, a gyalogos forgalmat levinni a föld alá, mert a tér mai forgalmi rendje újabb terhelést már nem bírna el, elsősorban az egyre növekvő autoforgalom miatt. A sikló üzembehelyezése pedig, ha kisebb mértékben is, de mégiscsak növelné a Clark Ádám tér gyalogos forgalmát.

A Várbizottság titkárától, Pongrácz Pál építésügyi és városfejlesztési minisztériumi főosztályvezetőtől az alábbi fölvilágosítást kaptuk:

— A Várbizottság nem beruházó szerv, nem feladata a beruházási ügyekben való döntés, hanem azt ellenőrzi, vajon a Vár újjáépítésénél a tervezők és kivitelezők pontosan betartják-e a műemléki követelményeket. Ezt cselekedte a sikló újjáépítési terveinek elbírálásánál is, közreműködött a különböző nézetek és elgondolások egyeztetésében. A sikló újjáépítését elsősorban *idegenforgalmi és műemléki szempontok indokolják*, mert hiszen még legkorszerűbb változatában sem jelenthet komoly személyszállítási kapacitást. A szükséges költségtöbblet viszont azt bizonyítja, hogy itt nem felújításról, mégcsak nem is helyreállításról, hanem *túlnyomórészt beruházásról, újjáépítésről van szó*, akár a pályatest, akár a teljesen új és korszerű műszaki berendezés, akár az alsó és felső állomások kialakításának szemszögéből vizsgáljuk a helyzetet.

3.

A Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatóságán dr. Rakovszky János főelőadót, mint az ügy illetékesét kérdeztük meg a sikló újjáépítésével kapcsolatosan:

— Sajnos semmi érdemlegeset nem tudok mondani, hacsak annyit nem, hogy nekünk is *szívügyünk a sikló mielőbbi újjáépítése*. 1968-ban elsőként adtuk megbízást az UVATERV-nek tanulmányterv elkészítésére, ezt követően azonban az újjáépítés ügye a Főigazgatóságtól átkerült a *Budavári Palota Beruházó Irodához* mint illetékes szervhez. Ez év elején kérdést intéztünk a beruházó irodához az újjáépítendő siklóval kapcsolatban, *megkeresésünkre azonban máig sem válaszoltak*. (Ezt az információt március 8-án kaptuk. A szerk.)

További kérdéseinkre megtudtuk, hogy a régi, elpusztult sikló kocsi-ja 24 személyesek voltak, de az új sikló terveiben már *42 személyes kocsik szerepelnek*, amelyek óránként — legalábbis elméletileg — több mint 1200 utast tudnak felszállítani a Várba. Ez napi 16 órás üzemidőt számítva nem is olyan lebecsülendő teljesítmény.

Bonyolult kérdéssé vált tehát a sikló újjáépítése, de reméljük, hogy a *Gazdasági Bizottság* megtalálja rá a *helyes választ* és egyik háborús „*hősi halottunk*”: a budavári sikló — ki tudja már, hányadikként a hosszú

sorban — végül is szintén új életre kel. Jó volna, persze, ha ez mielőbb valóra válnék, mert minden további késedelmeskedés újabb milliókkal növelheti az újjáépítés költségeit.
Kelembéry Sándor

8