

## VÁLTOZATLAN KÉRDÉS, VÁLTOZATLAN VÁLASZOK

## Lesz-e sikló a Várban?

Két éve az NDK-beli Augustsburg nyaralóhelyen üzembe helyezték a magyar Uvaterv tervei alapján felépített siklópályát, amelynek — a hírek szerint — általános sikere van.

— Jó az, ha megtanuljuk az efféle munka hatósági előírásait. Ezért is vállaltuk el az NDK-ban a munkát, gondoltuk, jó előképzést adhat a budavári sikló munkáihoz — magyarázza Sidlovics József, az Ut- Vasútervező Vállalat osztályvezetője.

## Elmozdult a holtpontról?

A honi hatósági útvesztők talán kuszábbak? Ki tudja?! Tény, hogy

a vári sikló immár 34. esztendeje megszűnt létezni. Persze nem a közönség emlékeiben. Erdemes belelaponozni az elmúlt évek, évtizedek hazai újságjaiba, meglehetősen rendszerességgel vissza-visszaköszön bennük a siklóügy. A cikkek hol magabiztos kinyilatkozások, hol meg éppen válaszra váró kérdések.

De hát az újságírói munka már csak ilyen, elhinni és kételkedni egyaránt szükséges művelőinek.

Lássuk csak: „Mozgólépcsők akarnak építeni a várbeli sikló helyére” — tudatja a hírt a Hírlap című újság 1949 márciusában. 1963: Sikló és család, olvashatjuk a Magyar Nemzetben. 1968: kijelentő mondat a Népszavából: Újjáépül a sikló; kérdés mondat máshonnan: Újjáépül a sikló? Ez az év egyébként e témában a bő termés éve volt, s nyilván azért, mert — mint azt az Esti Hírlapban olvashattuk — „Elmozdult a holtpontról a sikló ügye.”

Mégsem mozdult el onnan, bár azóta többször is megérte a feltámadást. Hogy mennyi időt, energiát vitt el különféle fórumokon a vele való foglalkozás, azt senki sem tudja, hiszen a dajkák sokasága rég más munkakörben tevékenykedik már; intézmények szűntek meg és alakultak, szerveződtek újjá az eltelt évek alatt.

## Sok bába közt...

Könnyű volt hajdanán, legalábbis az egykorú krónikák szerint. A Pester Lloyd című, német nyelven megjelent fővárosi lap a kiegyezés esztendejében megemlíti egyik cikkében, hogy bizony a Várban dolgozó hivatalnokok közül nagyon kevesen engedhetik meg maguknak azt a luxust, hogy rendszeresen megfizessék a drága fiákerköltséget, Pestről az 1 forint 50 krajcárt, a Lánchídtól a 80 krajcárt fuvaronként. Ugyane cikk szerzője az érdekelteket nevében is örvend, tudatva, hogy Széchenyi Ödön gőzmozgógépet épített az Alagút mellett.

Tizenhat hónapig tartott a budai hegyháza építése, amely a második ilyen létesítmény volt a világon. Működött is rendesen, és 1914 őszéig (akkor kapott bombatalálatot) egyetlen baleset történt a siklóval. 1912-ben 590 820 embert szállított, húsz évvel később, amikor már járt autóbusz a Várba, csak 434 854 utast vitt.

Az akkori utasszámcsökkenésre ma is hivatkoznak.

— A hivatalos álláspont nem tekinti a siklót alapvetően tömegközlekedési célúnak — mondja dr. Rakovszky János, a fővárosi tanács közlekedési főigazgatójának osztályvezetője, aki egyébként, fűl munkakörbe kerülve, nem foglalkozik már a siklóval, de mint annak egykori gazdája a Városházán, ma is egyike a legtagérintettebb szakembereknek. A véleménye: — A 16-os autóbusz elegendő erre a célra, s ahogy előrehaladt a Várpalota rekonstrukciója, a BKV beállított egy Ikarus 211-es autóbust, amelyvel a Clark Ádám térről megkö-

zelíthető a palota. Kisbuszt üzemeltetnek, mivel az út négy kapuja közül az egyiket ez is épp hogy átfér. De hát a kisbusz többnyire üresen járkal.

Utódja, Gulyás László mérnök főelőadó tavaly örökölte a kissé hosszúra nyúlt ügyet, a vele járó paksamétával együtt. Ez idáig még nem kellett belenéznie az aktákba.

De hát ki is a tényleges gazda? A hírek szerint túl sok érintett szerv van, amely beleszólhat a siklóügybe, s csupa olyan tekinti szívügyének, amelynek — nincs pénze. 1969-ben a fővárosi tanácstól, ahol nem kívántak a siklóval

— mondják a BKV-nál. S leszögezik azt is, hogy mint üzemeltető, természetesen beleszólhatnak, milyen legyen. Ennél többet azonban nemigen tudnak, leszámítva azt a készséget, hogy minden megkérdezett egy újabb szakértőhöz irányított. Arra már másutt derült fény, hogy korábban kötötték az ebet a karóhoz: kell öltöző, utasváró, zárt hangár, ami külön-külön is tetemes summa, arról már nem is szólva, hogy esztétikailag, városképpileg lehetetlenné tenné a megvalósítást.

— Ó, ha volna valaki, aki el merné dönteni, mi is legyen! — mondják az Uvatervnél.

Kis adalék arról, hogy mit jelent a hercehurca: az első számítások szerint 18 millió forintba került volna a sikló felépítése, 1975-ben már 40 millióra rúgtak papíron a költségek, ma a legóvatosabb becslés sem adja alább hatvanmilliót.

Seregnyi részletkérdés máig sem tisztázott: például az, hogy hol legyen a völgyállomás, de az sem, hol legyen a hegyállomás. Az sem, milyenek legyenek az új kocsik, az sem, maradjon-e az eredeti 30 fokos lejtésű pálya, vagy módosítsanak rajta. A KPM-ben úgy tudják (tíz-egynéhány éves információra hivatkozva), hogy nem lesz sikló. Az eltelt évek hírei nem jutottak el a Dob utcai épületbe. Méltánylandó viszont: a megkérdezettek nem vádaskodnak, azt vallják, hogy az élet bonyolult, ennek számlájára írható minden.

## Reménysugár: az új program

Bonyolult, így igaz. A Clark Ádám teret például régen kinőték a közlekedési igények, s ha egyelőre nincs is anyagi fedezet korszerűsítésére, tekintsük az ottani forgalmi rendet ideiglenesnek. Viszont ehhez igazítani a siklóépítést, talán több, mint botor-ság. Főnt meg, a Várban, időről időre változik a Sándor-palota tervezett funkciója, emiatt megle-

foglalkozni, határozattal átkerült a téma a Budavári Palota Beruházó Irodához, amely intézmény időközben Kommunális Beruházó Vállalattá alakult, s az sem melles körülmény, hogy az ÉVM helyett ma a Kulturális Minisztériumhoz tartozik. Ez utóbbi tárcsa — az előbbivel ellentétben — nagyon is érdekelt a Vár déli részén történő építkezésekben.

A Budavári Palotának terjedelmes beruházási programja van, amelynek — képletesen — egyetlen sora a sikló újjáépítése. De legalább nem kihúzott sora a programnak.

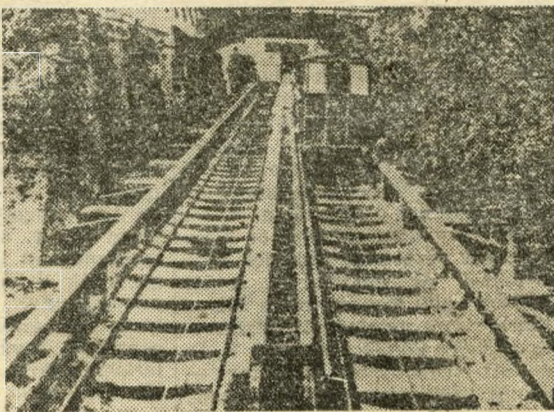
— 1966-ban alakult egy siklóbizottság a Közlekedéstudományi Egyesület kezdeményezésére — mondja Cserovszki Iván, a Kommunális Beruházó Vállalat járólékos munkáinak létesítményfelelőse. — Az újjáépítés szerepelt az 1968-as beruházási programban, előtte kitisztították a pályát, mert azt sokáig földdepónak használták. Sajnálatos módon valahogy ráragadt az egész siklóügyre, hogy ipari műemlékként kell kezelni, emiatt persze hátrányosan ítélték meg a fontosságát. Pedig a sikló igenis könnyen lehetne tömegközlekedési eszköz, ha különleges kategóriába tartozó is. Sao Paolóban, Zágrábban — és másutt — senkinek sem okoz dilemmát a megítélése.

A technika lehetővé teszi az olcsó üzemeltetést. Mi uniformizálunk: menetrendszerű busz jár a Várba, nyaranta alig tud haladni a külföldi és honi idegenforgalmi autóbuszoktól, személygépkocsiktól. A sikló nem szennyezi a levegőt, kezeléséhez egyetlen ember elegendő, működtetéséhez nem kell váróterem, az érkezők azonnal beülhetnek a kabinba.

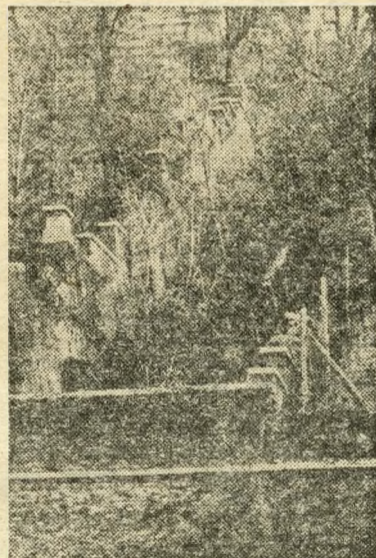
## Legalább 60 millió forint

Való igaz, hogy ideje volna megoldani a Vár tömegközlekedését. Jár ugyan a BKV autóbusza, de aki megállónál 20—25 percet ácsorog, csak legyint rá. Számítások szerint, ha befejeződik a palotaberuházás, az új létesítmények mintegy három ezer embernek adnak majd munkát. Ennél azonban lényegesen nagyobb számot jelentenek a múzeumlátogatók, a sétálók, a hazai és a külföldi érdeklődők. Valamelyest megoldást jelent, hogy gyorsliftek épülnek a Vár palota léri oldalán, közös hátrányuk azonban, hogy amikor belekezdtek a munkákba, a hegy lábánál még volt számottevő tömegközlekedés, ma nincs.

Sok körülmény dolgozik a sikló ellen, e kérdésben valamelyest érthető is a paththelyzet kialakulása. „A sikló — ha meglesz — kerékeken jár majd, tehát mi fog-



Régi felvétel a régi siklóról.



Új felvétel a régi sikló pályájáról. Csak sejteni lehet, a mai bokrok helyén hol húzódtak a sínek.

het, hogy rövidebbre kellene méretezni a sikló pályáját. Túl sok kurtítás viszont egyszerűen céltalanná tenné az építkezést.

S tudjuk, egyelőre pénz sincs. — Ebben a tervidőszakban 600 millió forint költhető a palotaberuházásra — mondja Kriszt György, az Országos Műemléki Felügyelőség munkatársa. — Ebből nem futja a siklóra. Mégis fontos momentum, hogy az Állami Tervbizottság határozata alapján az Uvaterv az idén ismét munkához lát, elkészíti a beruházási programot. Lesz sikló, reméljük. Az a meggyőződés, hogy szükség van rá. Nem az egykorinak a visszaélésére, hanem a mai követelményekhez igazodó létesítményre.

A Metrőber tanulmánytervet készít, amelyben e zárt városrész közlekedési helyzetét, fogyatékosait kívánják feltárni. Ha elkészül, tárgyilagos okfejtést kaphatunk a sikló szükségességéről.

Fejér Gyula