

Száz éve épült, gőzzel hajtották

# Villamosítva épül újjá a sikló

A budai Várba vezető gőzsikló közlekedési világcsođa volt a maga idején. Sikerén feibuzdulva azt tervezték, hogy a Gellérthegyre és a Disznófőhöz is építenek gőzsiklót. De más közlekedési szennzációk következtek, megépült a Fogaskerekű a Svábhegyre és elkészült Pesten a kontinens első föld alatti villamosa.

A gőzsikló Széchenyi Ödönnek, Széchenyi István legkisebb fiának ötlete volt. Kivitelezésére alakult a Budai Hegypálya Rt. 16 hónapig tartott az építkezés, melyet az utolsó időben Wohlfahrt Henrik mérnök vezetett. Munkájáról a Magyar Mérnökegyesület Közlönyében 1870-ben beszámolt. Elmondta, hogy az indóház célszerű elrendezésével sikerült a 32 és fél fokos lejtőzetet 30-ra enyhítenie, „a Várhegy lábánál álló indóház alagrészében egy 30 lóerejű gőzgép van, két 15 hüvelyk átmérőjű hengerrel és tolóval. E gépezet által és hajtókerék segítségével két öntöttvas dob hozható egyidejűleg ellenkező irányú mozgásba, egyikükről legombolyodik a sodronykötél, ugyanakkor a másakra feltekerődzik. A sodronykötél a pálya felső végén, a Várban 9 hüvelyk átmérőjű korongra hajlik, s minden kötélszál egy-egy kocsihoz van erősítve, s így az egyik kocsi felhúzatik a Várba, mialatt a másik súlyánál fogva lefelé gördül...”

Wohlfahrt mérnök ábrákkal illusztrálva ismertette a gőzsikló biztonsági berendezését. Közli, hogy a megnyitás előtt, februárban több ellenőrző kísérletet végeztek, először teher nélküli kocsikkal, majd hatvan mázsával, tehát a rendes

megterhelés kétszeresével. A kísérletek sikerrel jártak — és 1870. március 2-án nyílt meg a sikló a nagyközönség számára. A fékszerkezet biztonságosan működött, baleset nem volt.

A Közlekedési Múzeum tudományos munkatársának közlése szerint a fékszerkezet csak egyszer mondott csődöt, amikor a millenniumi ünnepségekről este, üzemmáráz után egy sereg újságíró indult lefelé, és az ellenkocsiban csak egy utas volt, de akkor is sikerült megakadályozni, hogy nagyobb baj történjenk.

A gőzsikló modernizálásáról, villamosításáról már a harmincas években esett szó, de nem történt semmi... végül a gőzsikló 1945-ben bombatalálatot kapott. Sokáig ott állt törmelékekkel betemetve a sikló. Újjáélesztésére csak 1966-ban alakult meg a Sikló-bizottság. Munkájáról az elnök: Solymos János, a Közlekedéstudományi Egyesület titkárhelyettese tájékoztat.

— Olyan kevés közlekedési emlékünkn maradt, hogy kár halálra ítélni a siklót. 1945-ben csupán a sikló felső része kapott egy találatot és egy kocsi sérült meg, az illetékesek mégis úgy döntöttek, hogy nincs szükség a siklóra. Mikor a Vár helyreállítása megkezdődött, behordták a törmeléket a siklópályára és betemették. A Sikló-bizottság 1966-ban kérvényt adott be a Művelődésügyi Minisztériumhoz, hogy nyilvántartsák védetté a siklót... de nem volt fedezet a helyreállítására. Társsadalmi kampány indult ezután, el akartuk érni, hogy 1970. március 2-án, a százéves évfordulóra induljon meg a sikló.

— A Gazdasági Bizottság határozott végül is úgy, hogy a budavári palota beruházásának keretében helyreállítják a siklót. Azóta eltávolították a törmeléket és tanulmányi tervek készültek, ezek alapján kiadták a megrendelést a kiviteli terv elkészítésére. A Közlekedéstudományi Egyesület sürgetésére úgy döntöttek, hogy 1974-re adják át a korszerű, villamosított, nagyobb befogadóképességű siklót a forgalomnak. Míg a régi gőzsikló háromfülkés kocsija 3×6 embert szállított félpercenként, az új sikló 3×14 személyt fog szállítani, tehát negyvenkét embert félpercenként, és így a helyreállított Vár közlekedését és növekvő idegenforgalmát fogja biztosítani.

A százéves gőzsiklóról kiállítás készül a Közlekedési Múzeumban, a nagyközönség pedig várja az új, villamosított siklót, amely az évforduló után néhány évvel mégis újjászületik.

Sz. Mándi Teréz

## Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Sz. Mándi Teréz

Cím:

Villamosított új a Sikló

Forrás:

Magyar Hírlap

(Hely)

1970. II. 23.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.873

Hely

Idő

1970

Személy

Helyszám