

25 éve jár újra a Sikló a Várba

A főváros vezetése emléktáblát avatott

Huszonöt évvel ezelőtt helyezték ismét üzembe a második világháború idején megsérült Budavári Siklót. Az újjáépítés negyedszázados évfordulója alkalmából a főváros vezetése kedden emléktáblát avatott a Clark Ádám téri állomásnál, a Budapesti Városvédő Egyesület pedig kiállítást rendezett központjában (V., Kossuth Lajos utca 14-16.). A július 27-ig látogatható kiállításon bemutatják az Európában másodikként átadott ilyen szerkezet 1860-as években készült terveit, fotóit, valamint az 1986-os újjáépítés dokumentumait.



Budavári Sikló története

Az első ingaforgalmú siklót 1862-ben Lyon és Croix Rousse (Franciaország) között építették meg. A siklópályák a vasúti pályához hasonló kialakításúak, általában 600 és 4500 mm közötti a nyomtávolságuk. Ezen a pályán a járműveket sodronykötéllal vontatják. Képíthető kétsínes, háromsínes és ritkábban kétszer kétsínes (kétvágányú – ilyen a Budavári Sikló) megoldással. A kétszer kétsínes sikló a kétvágányú vasúti pályának megfelelő kialakítású, a két siklókocsi külön-külön vágányon halad. A járművek utazási szintje, vagy rakszintje olyan kialakítású, hogy a nagy emelkedőben való haladáskor is vízszintes marad. A Széchenyi lánchíd budai hídfőjénél, az Alagút Duna-parti torkolata közelében van az alsó állomása, a felső pedig a budavári palota és a Sándor-palota között. A pálya hosszúsága 95 méter. Az alsó és felső állomás közti szintkülönbség 50 méter. Az eredetileg gőzüzemű Siklót Széchenyi Ödönnek, Széchenyi István gróf fiának a kezdeményezésére építették 1868 és 1870 között. A terveket Wohlfahrt Henrik készítette. 1870. március 2-án avatták fel; Európában második ilyen szerkezetként. A Várban csak 1928-ban indult meg az autóbusz-

közlekedés – addigra a turisták megkedvelték, így forgalma nem csökkent. 1932-ben a sikló a Budapest Székesfőváros Közlekedési Rt. tulajdonába került. A cég rendbe hozta a pályát, az épületeket és a kocsikat. A második világháborúban súlyosan megrongálódott, a felső épületet és az ottani kocsit bombatalálat érte. Épen maradt az alsó épület és a gőzgép, de a helyreállítás helyett a BSZKRT 1948-49-ben a sikló romjait eltakarította, berendezéseit széthordatta, mivel a budai Várnegyed közlekedését autóbuszokkal kívánta megoldani; ezért üzeme szünetelt az 1985. évi teljes körű rekonstrukcióig. Ez idő alatt több elképzelés is napvilágot látott: 1962-ben újjá akarták építeni, a következő évben mozgólépcsőt építettek volna helyette, 1965-ben ismét felújítani kívánták, majd szóba sem került. Ezután megalakult az ún. „Sikló Bizottság”, melynek köszönhetően terv készült a helyreállításról, amit a kormány gazdasági bizottsága 1968-ban jóvá is hagyott, de 1972-ig nem történt semmi, ekkor újabb terv készült, majd újabb 6 év szünet. Végül a felújítást egy „társadalmi munkában készült terv” alapján a BKV-ra bízták. A Siklót hosszas várakozás után 1986. június 4-én nyitották meg ismét.



A Sikló két kocsija inga jelleggel van összekötve. Miközben az egyik kocsi felfelé indul; a másik lefelé szállít utasokat. Kocsinként egyszerre 24 utast tud szállítani. A

jelenlegi szerkezet 3 m/s sebességre lett kiépítve; de ezt a tempót 1988-ban az utasok kérésére a felére csökkentették. A Sikló is normál nyomtávolságú (1435 mm) vasúti jármű. A mai járművek alvázait régi BHÉV alkatrészekből építették; a csapágyfedelek feliratai is erről tanúskodnak. Az eredeti gőzüzemű gépház az alsó végállomáson volt. A szerkezetet jelenleg egy elektromos motor működteti a felső végállomás alatti gépteremből. A mai kocsinak neve és pályaszáma is van. Az Alagút felőli északi pályán a BS 1 – Margit; a déli oldalon a BS 2 – Gellért közlekedik. A kocsik alatt modern, rugóerőtárolós fék van, ami kötélszakadáskor a sínhez rögzítené a járművet. A jármű ma már szinte teljesen automatikusan működik. Elektromos és mechanikus érzékelői őrzik az utasok biztonságát. A sikló 25 éves üzeme alatt nagyobb átalakítás nem történt. A szabályozó és vezérlő rendszer, valamint a belső hírközlő hálózat modernizálását folyamatosan végezték. A vontató kötelet 10 éve cserélték le. A járművek külső fa burkolatát két ízben újítták fel. 2005 októberében számítógép vezérelte vonalkódos beléptető rendszer épült ki a Budavári Sikló területén. A járművek a megnyitás óta naponta 7.30 és 22 óra között szállítják az utasokat. Minden páratlan hét hétfőjén karbantartást végeznek a szakemberek, de ilyenkor is a téli időszakban 15 órakor, forgalmasabb időben 9 óra környékén már igénybe vehető a közlekedési eszköz. A kéthetenként esedékes karbantartáson kívül tavasszal és ősszel általában 5-5 napra áll le a közlekedés, hogy az aktuális munkákat el tudják végezni.