

A Tűzpassa gőzsiklója



Rusz Károly portré rajza
Széchenyi Ödönről [1]

Széchenyi István kisebbik fia, Ödön György István Károly (1839-1922) sok területen folytatta apja építő munkálkodásait.

Megannyi társaság és vállalkozás alapításával segítette a hazai ipar, kereskedelem és kultúra fellendítését. Közreműködésével létrejött a Magyar Állami Gépgyár (a későbbi MÁVAG egyik elődje), és az Újpesti Hajógyár sok évtizeden keresztül a legfontosabb iparvállalataink közé tartoztak.

A Magyar Kertészeti Társulat, a

Budapesti Hajósegylet, a Kereskedelmi és Iparegylet és még számos hasonló szervezet alapítása mellett, a szabadságharc bukása után betiltott Pesti Sakk-kör újjáalakítása és működésének engedélyeztetése is az ő érdeme volt.

Széchenyi Ödönre a fiatal korában személyesen átélt tűzvészek különösen nagy hatást gyakoroltak. Az általa életre hívott országos magyar tűzoltó szövetség mihamar nemzetközi viszonylatban is roppant elismertté lett. Az 1870-ben kitört konstantinápolyi tűzvészben több állam nagykövetsége égett porrá, ezután a szultán Széchenyi Ödönt bízta meg a török tűzoltó szolgálat kialakításával. A szervező, technikai és kiképző munka oly eredményes volt, hogy Széchenyit a legmagasabb állami rendjelekkel tüntették ki, és ő volt az egyetlen, aki keresztény vallását megtarthatta, pasává kinevezéséhez nem kellett a mohamedán hitre áttérnie.

Széchenyi Ödön élete második felét Konstantinápolyban töltötte, a roppant népszerű és megbecsült „Tűzpassa” sírja ma is ott van.

A budai Várba korábban csak gyalog, vagy lassú és eléggé drága fiákerrel lehetett feljutni. Az elsősorban a várbeli minisztériumok hivatalnokainak munkába járását segítő „gőzemelő gép” ötlete is gróf Széchenyi Ödöntől származott.

Az eredeti elképzelés részleteiről a „Pester Skizzen” című hírlap 1867-ben megjelent cikke [2] számolt be. Eszerint a Várhegy oldalának kb. 30°-os lejtőjén:

„...állandóan két kocsi fog egyidejűleg futni, az egyik fel-, a másik lefelé. Ezek hosszú vasláncsal lesznek összekötve, mely fent a Szent György téren egy görgő körül fut úgy, hogy a lefelé haladó kocsi súlyával húzza fel a másik kocsit a magasba. De hogy a különbséget, mely egyedül a kocsik egyenlőtlen terheléséből adódhat, kiegyenlítsék, lent, az Alagút mellett egy kicsiny, csupán hat lóerős gőzgépet állítanak fel, kiegészítésként.

A kocsik, hogy padlójuk vízszintes legyen, hátul igen nagy, elől igen kicsiny kerekeken fognak nyugodni.

...

Az egyetlen, ami a terv kivitelezését akadályozhatná, az lenne, ha a budai főparancsnokság nem akarná az erődítés falán az átjárást engedélyezni.”

Az osztrák hadvezetés a budai vár esetleges ostroma miatt aggodalmaskodva, sokáig akadályozta a sikló létesítését. A szükséges engedélyek azonban végül megdattak, sőt később I. Ferenc József a budai vár erődítés minőségét is megszüntette, és a sikló üzemi területének mind a 339 négyszög mértékű területét a fővárosnak adományozta.

Az első terveket Juraszek Ödön 1869-ben készítette, az építkezést is ő indította el. A terveket alaposan átdolgozva, az építési munkák befejezését a főváros más, nagy építkezéseiben igen komoly szerepet játszott Wohlfarth Henrik végezte.

A sikló legérdekesebb része a Wohlfahrt által szabadalmaztatott biztonsági szerkezet, melynek feladata drótkötél szakadás esetén a kocsik azonnali, biztonságos megállítása volt.

A berendezés próbájáról Wohlfahrt a következőket írta [3]:

„...a hivatalos kísérleteknél a kocsik menetközben a pálya különböző pontjain 3-szor egymás után szabadon bocsájtattak, s mindannyiszor teljes biztonsággal megfogóztak. Első esetben tehernélküli kocsik 16 hüvelyknyire (» 42 cm), másodízben 60 mázsával megterhelhetvén – tehát kétszeresével a rendes megterheletésnek – 20 hüvelyknyivel (» 53 cm), a másik tehernélküli pár-kocsi pedig csak 10 hüvelyknyivel szállt vissza a teljes megállapodásig. A kocsi összsúlya 56 vámmáza.”

1869. október 23-án tartották az első próbamenetet a budai hegy pályán, a mai sikló elődjén.

A szerkezet bemutatkozásának kedves dokumentuma a Borsszem Jankó élcslap 1869. november 7-i számának nyitó oldala. A képen a siklót, mint az akkoriban elterjedt, szélkerék hajtotta mechanikus gye-rekjtékot a Széchenyi Ödön jól felismerhető arcával megrajzolt bábfigura mozgatja.

A gépépült sikló biztonságát különös módon ellenőrizték. A drótkötelek átvágásával, igen sok szájítató érdeklődőt vonzó biztonsági próbák sikere után, 1870. március 2-től állt szolgálatba a rendszer. A felvonó kötélvasút később még több külföldi hegyen valósult meg, például Nápolyban, a Vezúvra is hasonló készség szállította a turistákat.

A korabeli híradások szerint [5] azonban „...a budai gőzsikló nagy kárt okozott a várba közlekedő társaskocsik tulajdonosainak.”

A megnyitástól számított egy évtizedig a sikló rendszerben működött. Hozta-vitte a Várba a katonákat, tisztviselőket és az országos hivatalokban ügyes-bajos dolgaikat intéző polgárokat. Az egyenruhások őrmesteri rendfokozatig két krajcárt, a tisztek négy krajcárt, polgári személyek az I. osztályon nyolc, a II. osztályon hat krajcárt fizettek. Ez a menetdíj felfelé és lefelé, két menetre volt érvényes.

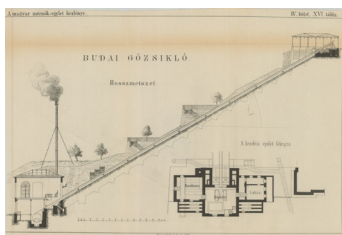
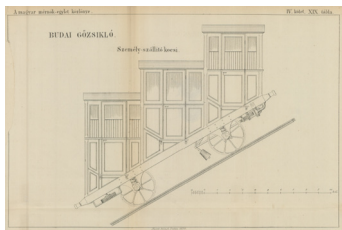


1869. évi Borsszem Jankó
karikatúrája Széchenyi Ödönnel
és a siklóval [4]

Később 16 fillerre változott a tarifa, az 1920-as évektől pedig személyenként egy tantuszért vitt fel, és ugyanannyiért hozott le a sikló.

A szerelvényekben egyszerre maximálisan 24-24 személy utazhatott. A forgalmi adatok szerint, 1870 és 1944 között a rendszer évente 60.000-100.000 (!!!) menetet teljesített; a szállított személyek száma évente 400.000-2.000.000 között mozgott.

A budai gőzsikló 75 évnyi működése során mindössze egyetlen baleset történt. A biztonsági rendszer kötélszakadás esetén teljes biztonságot nyújtott, efféle eseményre soha nem került sor. A szerelvények indítását és megállítását a rendszert kezelő, vizsgázott gépész végezte, a rendszernek azonban nem volt az esetleges kezelési hiba, a szerelvények „megszaladása” ellen védő mechanizmusa.



Néhány lap az eredeti dokumentációból [7]

1896. június 17-én Bánffy Dezső miniszterelnök estélyt rendezett a várban, a magyar és külföldi vendégek már csak a sikló esti üzemzárása után értek a felső állomásra. A szolgálatos gépész munkaideje ekkorra véget ért, a kazán lefűvatását, tisztítását a fűtőre bízva, hazament. A vendégek közül többen – a rendőrségi nyomozás során azonosítani nem sikerült – „rendjeles urak” azonban szitkozódva követelték, hogy a jelen lévő személyzet gondoskodjon a szerelvény elindításáról.

A felső állomás kalauza lekiáltott a pálya közepén őrködő felvigyázónak, a felvigyázó a gépházban tevékenykedő fűtőnek – a szitkozódó követelések és oda-vissza kiabálások közben a vendégek megtöltötték a szerelvény kocsijait. Az alsó állomáson egyetlen elkésett utas szállt be a szerelvénybe.

A kocsik meglódtak, és pillanatokon belül fékezés nélkül csapódtak az állomásokba.

A hatósági vizsgálat kiderítette, hogy a kocsik jelzőlámpái nem égtek, és a gépezet kezelésében járatlan fűtő nem tudott idejében fékezni. A balesetben valamennyi utas megsérült, legsúlyosabban a magányosan fölfelé utazó, halálos áldozat azonban szerencsére nem volt.



A sikló és az alagút látványképe [6]

A nagy port felvert ügyet a baleset után három évvel tárgyalta a fővárosi törvényszék. Az ügyész vádbeszédében az alacsony státuszú alkalmazottak mellett a hegypálya társaság felelősségét is hangsúlyozta [8].

„...A sikló igazgatóságának eljárását ma alaposan megismertük. A jelző-lámpák rosszok voltak, a szegény alkalmazottak semmi strikt utasítást nem kaptak. Magukra voltak hagyva, úgy tettek, amint akartak. Szóval, a milyen a gazda, olyan a cselédje. Sajnos, az

igazgatóságot büntetőjogi felelősségre nem lehet vonni. Ezek a szegény emberek kerültek bajba, mert tagadhatatlan, hogy működésük összefügg a szerencsétlenséggel. De a négy vádlott közül csak kettőt terhel a vád és ezek a fűtő és felső állomáson lévő kalauz. Ők sem követtek el azonban nagyobb hibát, csak gondatlanság terheli őket...”

Az ítélet egyedül a fűtőt marasztalta el: szegény embert a szolgálatból elbocsátás mellett nyolc hónap fogház büntetés is sújtotta.

A II. világháború alatt a gőzsikló épülete, pályája és szerelvényei csupán kisebb mértékben sérültek, a gépezet különös véletlennek köszönhetően, teljesen épen vészelte át az ostromot. A Vár igen súlyos károsodására tekintettel a siklót nem állították helyre, maradványait hamarosan lebontották. A felső állomás hatalmas kötélkorongját évtizedeken át egy szénbánya aknatornyában használták, a gőzgép ócskavasba került.

A teljesen felújított, villamos üzemre átalakított siklót 1986-ban adták át a forgalomnak. A gőzgéppel egykorú, remekbe készült 1:12 léptékű működő modell szerencsére megmaradt, a Műszaki Múzeum Tanulmánytárában csodálható meg.

Laczik Bálint

Irodalomjegyzék

- [1] Rusz Károly portréi: https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Portraits_by_K%C3%A1roly_Rusz (Letöltés dátuma: 2022.08.15.)
- [2] Pester Skizzen. Pester Lloyd, 1867. nov. 5., p. 6.
- [3] Wohlfahrt Henrik: A budai gőzsikló, Magyar Mérnök-Egylet Közlönye (4) No. 5, 1870, 251-254 o.
- [4] Petrik Ottó: A "Budai Hegypálya" centenáriuma, Közlekedéstudományi Szemle XX. évf. 1970. 6. szám, 270-274. o.
- [5] Vasárnapi Újság 1870 május 1., 221. o.
- [6] Vasárnapi Újság 1869 december 19., 51. szám 700. o.
- [7] A Magyar mérnökegylet közlönye 1870, 4. kötet XVI-XIX. tábla
- [8] Magyar Újság VIII. évf. 155. szám 5-6. o., 1899 június 7.