

A százéves metró

A nagyvárosi közlekedésnek jelentős állomása 1863. január 10-e: akkor indult útjára Londonban a világ első földalatti vasútja, s ennek nyitott kocsiit már gőzmozdony vontatta. Abban az időben még a nagyvárosok főútvonalain a nehézkes és lassú omnibuszokon — a sín nélkül, lóvontatással közlekedő „motornélküli autóbuszokon” — kívül csupán lóvonatok futottak. A síneken könnyedén és gyorsan tovagördülő lóvasút is jelentős újítás volt, de sínei bajosan fértek el a már akkor is mindig zsúfolt londoni utcákon. Ezért volt szükség arra, hogy a vasút- és hídépítéséről híres *Fowler János* megtervezze a megoldásában úttörő földalattit. A két főpályaudvari gócot kötötte össze vele Paddington és a Farringdon Street között, a legrövidebb útvonalon. Az építést úgy szervezték meg, hogy mintegy tíz méter mély csatornát ástak, ebben a falakat körülboltózták, majd a kiásott földdel megint befedték. A változatos, dombos felszínre épült város domborzata sok nehézséget okozott, de a munkálatok temérdek értékes gyakorlati tapasztalattal is jártak. Sok nehéz műszaki kérdést újszerű módon oldottak meg. Például itt tanulták meg a szakemberek azt, hogy miként lehet nagy épületek közvetlen közelében földmunkát végezni anélkül, hogy azok veszélybe kerüljenek.

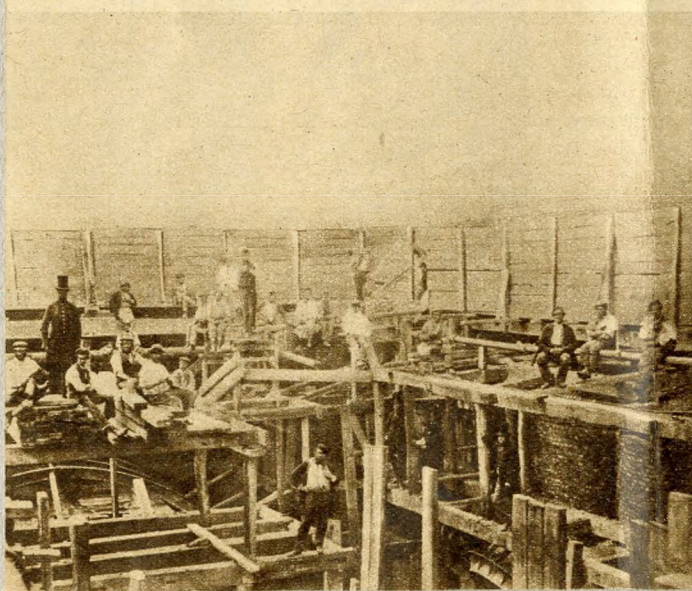
Három évi nehéz munka után nyílt meg az alig egy kilométernyi alagútvasút,

hivatalos nevén a *Metropolitan Railway* (fővárosi vasút). Lerövidített nevét, a metrót azóta sok más földalatti vasút átvette, köztük a moszkvai Metró, amely ma a világ legszebb földalattija. London után néhány év múlva *New Yorkban* építettek kísérleti, légnyomás mozgatta földalatti vasutat. Harmadiknak, 1896-ban az európai szárazföld első földalattija *Budapesten* épült. Ezzel egy időben az USA-ban a bosztoni, ugyancsak burkolat alatti „kéreg”-vasút mutatott példát a városi közlekedés fejlődésére. A budapesti földalatti volt a századfordulót megelőző évek újdonságainak egyik nagy riporttémája: vajon beválik-e?

De Budapesten miért csak ekkor, az első sikert követő 33. évben és miért éppen *kéregvasutat* építettek?

Budapesten — mint Európában mindenütt — az első társas közlekedési eszköz lóvontatású volt. 1863-ban — tehát a londoni, centenáriumát most ünneplő földalatti indulásának évében — engedélyezték Budapesten a *Lóvasút-társaságot*, s első járata 1866-ban indult a Kálvin tértől a Kiskörúton és a Váci úton lerakott síneken az úpesti végállomásig. Forgalma gyorsan nőtt: 1870-ben ötven lovat fogtak kocsijai elé. A lóvasutat azután 1887-től fokozatosan felváltotta a *villamos*. A pesti közlekedésügynek mégis évekig nyitott kérdése maradt: Hogyan oldják meg az első világvárosi „sugarút”,

a mai Népköztársaság útja közlekedését? Megtervezték a lóvasúti, majd a villamosvasúti vonalat is, már-már az engedélyt is megadták az építésre. A terveket azonban többszörösen meg-husította a Pestet tulajdonképpen felépítő, egykori Szépitő Bizottmány útóda, a sokszor bizonybasáskodó Fővárosi Közmunkák Tanácsa. Ennek különben ódsi szervnek — amely ezúttal egyik legszebb utunkat védte

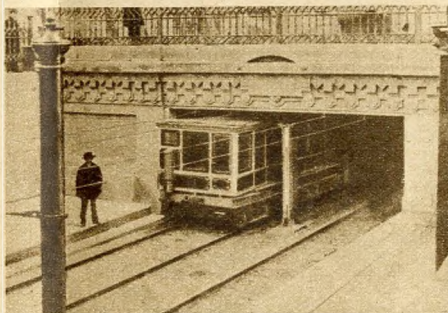
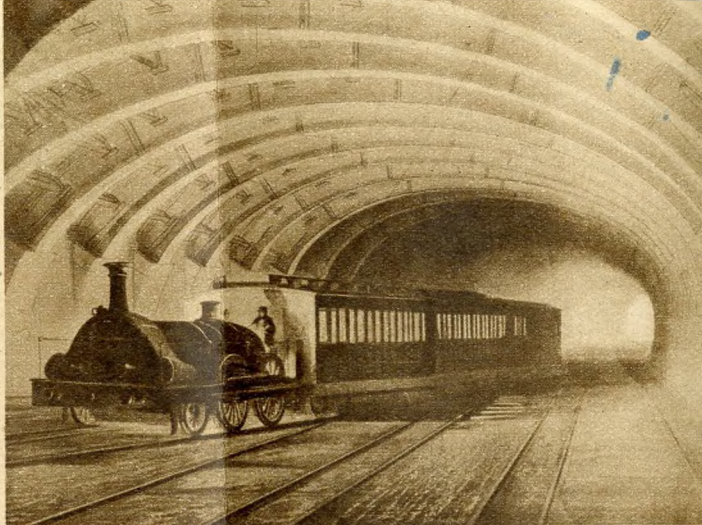


Igy épült Londonban a világ első földalattija

**A londoni földalatti kezdetben
gőzmozdony vontatta**

meg az elesűfítástól — még a földalatti megépítése ellen is voltak aggályai. Például az, hogy a a dübörgés a földalatti utasainak is, meg a fent kocsizóknak is „kiállhatatlan leend”... Végül mégis engedtek, és a pesti földalatti alig másfél kilométeres vonalát ugyanaz a *Siemens és Halske* cég építette meg, amelyik néhány évvel azelőtt az első pesti föld feletti villamost. A föld alatti forgalomra elsőnek üzembe helyezték, ma már gyenge motorokat azóta többször kicseréltek, szélesebbre vágták a kocsiajtókat, s új forgótengelyes alvázakat szereltek a kocsik alá, de ugyanazok a kocsik futnak még ma is, immár majdnem hetven éve.

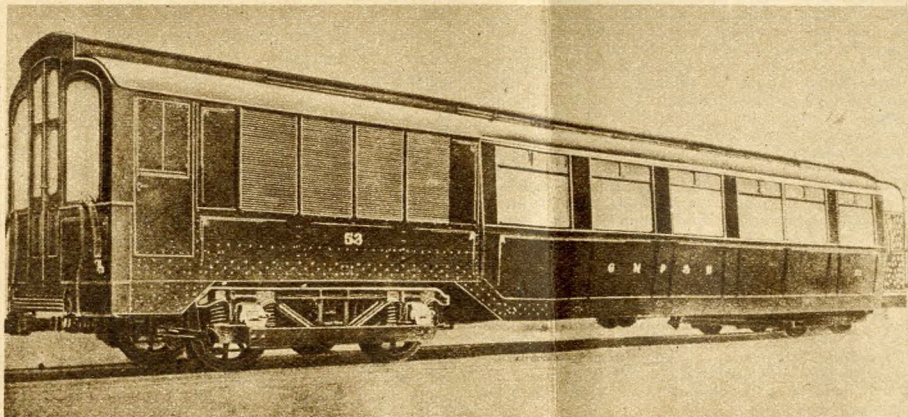
A pesti földalatti csecsemőkorában, tehát a századforduló körüli években londoni „nagybátyja” jól megizmosodott. Már nem az útburkolat alatt, hanem mélyen a földbe süllyesztett vascsövekben száguldoztak az egymással erős üzleti versenyben álló földalatti-társaságok szerelvényei az egymás után épített vonalakon. A magyar ipar érdekes szerephez jutott e helyen: a földalatti vasút őshazájába Londonba, 1901 és 1915 között a Győri Vagongyár szállított mintegy száz földalatti



A kontinens első földalattija Budapesten: az egyik legrégebbi kocsi

vasúti motoros és pótkocsit s ezek a kocsik még ma is üzemben vannak.

Ez a villamoskocsi készült a Győri Vagongyárban a londoni földalatti részére



A nagy metropolisok körútjain a — valaha „száguldó guillotin”-nak nevezett — villamost idővel felváltotta az ugyan költségesebb, de mégis sokkal gyorsabb és biztonságosabb földalatti, majd később az omnibusz gondolatához (a sín nélküli közlekedéshez) visszakanyarodó autóbusz és trolibusz. Napjaink korszerű városi közlekedését kétségtelenül a földalatti és az autóbusz jelenti.

Nagyrévi György
