

# Milleniumi földalatti vasút

GRAFIKAI UTAZÁS A METRÓK VILÁGÁBAN [1]

Maczó Péter

**A városképi feliratok ép-  
pen úgy a grafika és tipo-  
gráfia körébe sorolhatók,  
mint a könyvek, a plakát-  
ok vagy az őszibarack  
befőttes címkék. Más a  
környezet, és persze más  
a lépték, de környezetünk  
alakításában, az épüle-  
tek felöltöztetésében egy  
információs rendszer  
kialakításával az emberi  
környezet szebbé és élhe-  
tőbbé varázsolható...**

Napjainkig, – mint jó néhány százévvvel ezelőtt született fővárosi épületünket, – nemzeti büszkségeink között tartjuk számon a milleniumi kisföldalatti vasutat is. A földalatti közlekedés informatikai-grafikai kiszolgálásáról szóló cikkeinket mi más vezet-  
hetné be inkább, mint ez a lé-

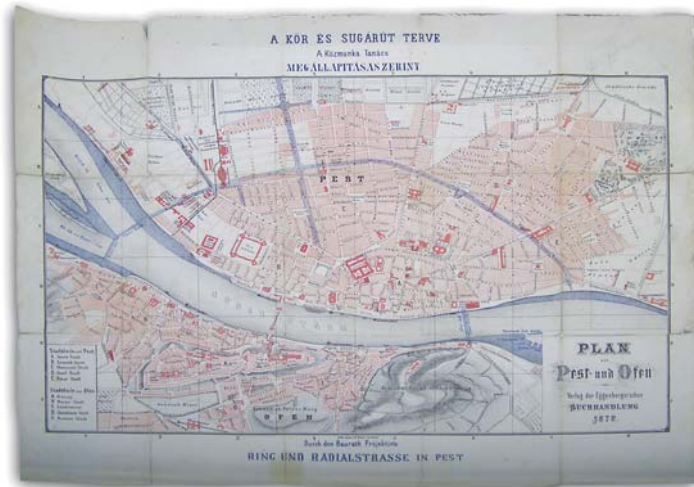
tesítmény. Parányi múzeuma a Deák térnél, még az eredeti nyomvonalon található. A kiállítás sok érdekes részlet mutat be az 1893-ban, – jó magyar szokás szerint éppen befejezett új faburkolatú, – Sugár út alá tervezett kéregvasút kivitelezési munkálataiból. Ez a (szó szerint véve) úttörő munka alig húsz hónap alatt készült el! A munkákat a talajvíz éppúgy nehezítette, mint az Oktogonnál keresztelő városi főgyűjtőcsatorna. Az efelett kialakítható keresztmetszet szabta meg az egész alagút belmagasságát. A millenáris ünnepségeire a fővárosba érkező Ferencz József császári és királyi felsége utóbb a nevét is adta a század-  
vég legkorszerűbb közlekedési létesítményéhez. [F.]F.V.] A múzeum legértékesebb da-



rabjai az 1896-1973-ig szolgáló motorkocsik. A városi kommunikáció jeles építményei lettek a fogadó állomások. A Deák téri kiosk szecessziós épületének makettje még látható. A legdíszesebbek a Gizella (Vörösmarty) téri és az Oktogon megálló lejárócsarnokai voltak. Ezek Schickedanz (lásd még Hősök tere) és Herczog építészeti munkái. Szintén jellemzőek a



megállók fehér-vörösbarna csempeborításai. A megállók neveit megörökítő egyedi csempefeliratok rekonstrukcióját 1980-ban, fővárosi felkérésre, a Magyar Iparművészeti Főiskola Typo-grafikai tanszékén Haiman György irányításával Kiss István készítette el. Ennek a munkának pikáns érdekessége a November 7. térhez tervezett új-eredeti csempe felirat volt, – amely ma már nem látható... A címsor alatt ennek az eredeti negatívról készített



motívumrészlete szerepel. Ezeket szitázták: minden csempe külön betűrészletet mutat. A milleniumi földalatti kiállításán néhány korabeli menetjegyet is láthatunk. Átszállójegyet 1905-től árultak, ez a felszíni közlekedéshez kínált csatlakozást. Akkoriban, és még évtizedekkel a II. világháború után is a szerelvényekhez besztott kalauzok irányították a



forgalmat, akik az ajtókat nyitották-zárták. A hetvenes évek elején, a korszerűsítés során az Állatkert előtti felszíni szakaszt is alagútba vezették és a Mexikói útig 1233 méterrel meghosszabbították, így a teljes hossz majdnem 5 kilométer lett. Lecserélték a régi Schlick gyártotta Siemens motorvonatokat. A rekonstrukciót köve-



tően, 1973 szilveszterétől, az egyébként 1941-ben bevezetett jobboldali közlekedésre tértek át. A Brüggemann György tervezte állatkerti gyaloghíd műszaki műemlékként megmaradt, az állomások lejáró csarnokait a forgalom és a három kocsiból álló szerelvényekhez igazították.



*Mexikói út: régi stílusú földalatti jelzőtábla új környezetében... a metró emblémával és ami még a kirakatból látható.*

*Eredeti negatív: milleniumi minta*



Az 1895-ben készített Metropól vasút kidolgozott tervében már három földalatti vonal szerepel, keresztelő állomásokkal...

Az újabb földalatti vonal építésének a terve 1950-ben született. A kivitelezéssel azonban még egy ideig várni kellett. Előbb a kelet-nyugati, 1976-ban az észak-déli szárny egy részlete épült meg.

A szovjet típusú mélyvasút szerelvényei is a Szovjetunióból érkeztek.

A mai metró jelenlegi és újabb arculata a sorozat végén kerül bemutatásra.

