



2013

DIGES

KÖTÖTT PÁLYA

A kötött pálya szigorúan meghatározza a mozgás lehetséges irányát; lehet rajta lassítani, gyorsítani, megállni, – de nem lehet eltérni a megszabott iránytól.

A közlekedéstörténet a Harz- és Érchegység bányáinak 16. századi szállítópályáit tekinti a legkorábbi sínféleségnek. Ez hangsúlyozottan nem (földalatti) *vasút* még, már csak azért sem, mert e nyompályák *fából* készültek, ahogy a rajta mozgatott csillék és kekeik is. Az anyagmozgatás e módja sok bányában elterjedt, de csak kétszáz év múlva bukkant a felszínre, amikor Newcastle-ben a bánya kijáratától is fa nyompályákat kezdtek használni. Innen még további hosszú évtizedek telnek el vas sínek alkalmazásáig, majd azok gombafejű megformálásáig.

Fa állványzaton nyugodott az első hazai szállítópálya is, a Pest—Kőbánya lebegővasút, amelyet 1827. augusztus 20-án nyitottak meg, – de itt a sínek már vasból készültek. A lebegővasút [*elevated monorailway*] gondolatát hat évvel korábban szabadalmaztatta *Henry Palmer* angol építőmester. Bár a 7,6 km hosszú hazai szakaszt eredetileg tervezői a Pest—Szolnok—Debrecen vasútvonal indításának szánták, végül kifejezetten próbaszakaszként épült meg: a kőbányai tégláégetőkből és kőfejtőkből biztosítandó a nagy tempóban fejlődő Pest építőanyag ellátását. 120-420 centiméter magas bakokra erősített gerendák alkották a pályatestet, a gerendákhoz rögzített vasrudak szolgáltak sínként; ezen futottak a négykerekű kocsik. A rakományt vontató lovak az állványzat mellett haladtak. A faszerkezet nehezen bírta a terhelést, a forgalom kicsi volt, a hagyományos fuvarosok is mindent megtettek, hogy a vasút veszteséges legyen. Rövid fél év után a pályát megszüntették és szétbontották.

A kudarc némileg késleltette a vasút építését. 1846-ban nyílt meg az első szakasz Pest és Vác között, a Pest–Szolnok vonal pedig a rákövetkező évben, azaz húsz évvel a próbaszakaszt követően: akkor már egy jobban bevált angol találmány nyomdokain.

*

Napjaink nagy kérdése, vajon a társadalmi-gazdasági fejlődés útja mennyire *kötött pálya*. Sokan úgy tekintenek az uniós felzárkózási folyamatra (úgy tűnik, a brüsszeli apparátus is), mintha a követendő pályát szigorúan megszabnák az élen haladók tapasztalatai, és a többieknek csak fékezni vagy gyorsítani lenne módjuk a saját tempójukon. Mások erősen vitatják, hogy tényleg csak egyetlen pálya létezne.

Két tanulságra mindenesetre érdemes figyelni.

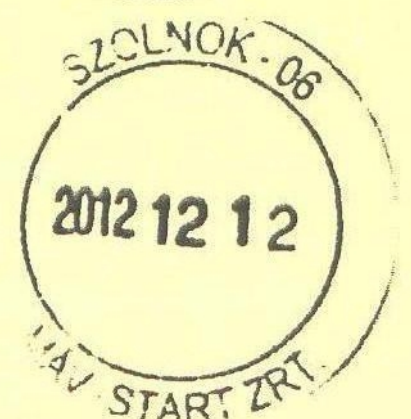
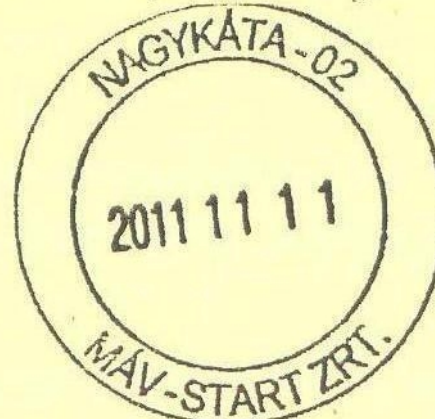
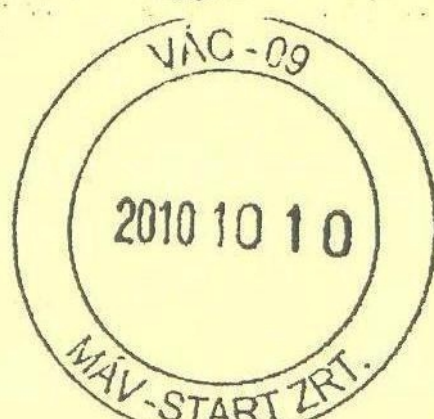
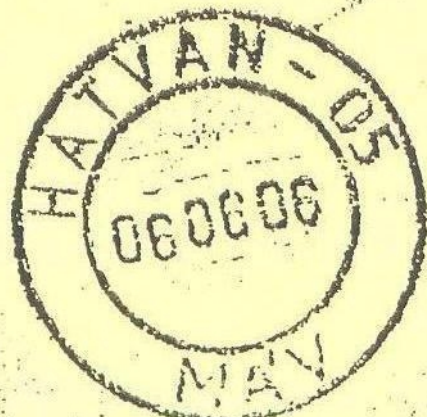
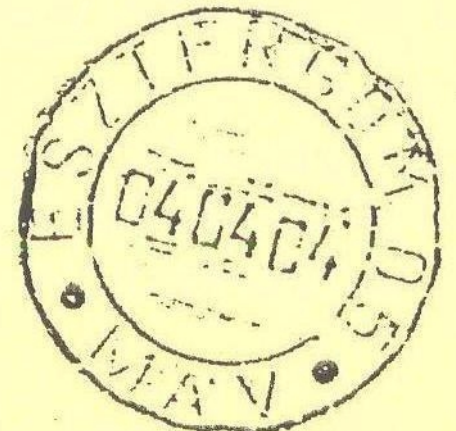
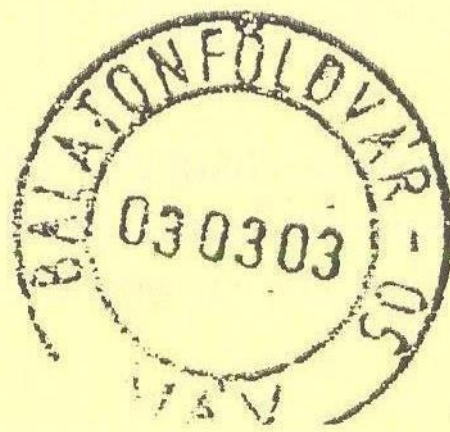
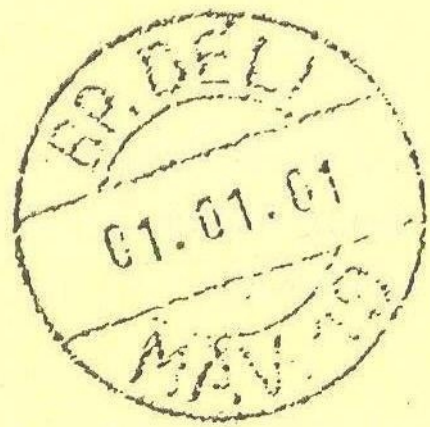
(1) Néha a kötött pályáról is kiderülhet, hogy az alapjai gyengék, a szerkezet összetekelt, működése nincs kellőképpen kipróbálva, hasznossága vitatható, az egész nem versenyképes. Az ilyen pályát az alapokig visszabontva lehet csak rendbe hozni.

(2) Ha rájöttünk, hogy a követett irány nem jó, akkor bölcs dolog más utat keresni. Az azonban, hogy irányt váltunk, még nem jelent garanciát arra nézve, hogy onnantól jó irányba haladunk.

Kötetlen, vidám hangulatú ünnepeket és egy bölcs, józan új évet kívánok!

A címlapon: Combino / részlet /. Ismeretlen festő 2006 körül.

Heescher Taus



Van, amit nem lehet folytatni: – ezt időben kell felismerni és abbahagyni.