

1973 NOV 20

Magyar Nemzet

385.825

Hogyan készült az Alagút új köntöse?

2hh

JÓLESŐ ÉRZÉSSEL olvastam Bernáth Aurélnak „Építészeti kalandozások” című cikkét, mert olyan gondolatokat részletez, melyek feltétlenül hasznosak a nagy olvasótábor számára, de a hozzáértő embereknek az egyetértését is kiváltják. Különösen megragadtak az Alagút szépségéről írt sorok, mert olyan ember tollából származnak, aki nemcsak ismerője, de művelője is a szépnek.

Az Alagút valóban szemet gyönyörködtető létesítményünk. Az is tény, hogy az újjászületett Alagútról még nagyon keveset írtak. A szakirodalomban is csak a közeljövőben látnak napvilágot az Alagút rekonstrukciójával foglalkozó cikkek és tanulmányok. Mindenesetre örülök, hogy az Alagúttal kapcsolatos ismeretterjesztés hiánya a Magyar Nemzet hasábjain Bernáth Aurél tolmácsolásában is napvilágot látott.

Az Alagút rekonstrukciójának terveit a Bányászati Tervező Intézet tervező kollektívája készítette. Név szerint nem lehet kiemelni senkit anélkül, hogy valaki mást érdemében ne sértenénk meg. A tervező kollektívához olyanok is tartoztak, mint a Budapesti Műszaki Egyetem Áramlástan Tanszéke, Bányászati Kutató Intézet, Fővárosi Elektromos Művek, vagy mint Bledtrogosz, Faragó György, a FÖMTERV ny. gépészmérnök is.

Az Alagútban közlekedő ember érzi a jó levegőt, látja a szép sárga világítást és a ragyogó belső burkolatot. Azt azonban nem tudhatja, hogy a BANYATERV 1967. évtől készítette a különböző tanulmányokat és kiviteli terveket az Alagútnak és környékének teljes rekonstrukciója érdekében. Bányászati, gépészeti, építészeti, mélyépítési szaktervezők, organizátorok és ár-
elemzők tömege megfeszített munkával éveken keresztül szorgoskodtak a tervek készítésén, a kivitelezés során örködték a tervek helyes értelmét megvalósításán, ameddig az Alagút rekonstrukciója eljutott oda, hogy új köntösében szolgálja a közönséget.

A BANYATERV — a megrendelés szellemében — törekedett arra, hogy minden téren a legkorszerűbb építési módokat, berendezéseket és eljárásokat tervezzen. Úgy érezzük, ez sikerült is. Engedjék meg nekem, hogy a nagyközönség által érzékelhető két dologgal kapcsolatban, nevezetesen a belső burkolatnak és a világításnak tervkészítésével, a tervek létrejöttével részletesebben foglalkozhassak azért, hogy a fentebb már kihangsúlyozott kollektív munkát érzékeltethessem.

A belső burkolat terveivel kapcsolatban az volt a követelmény, hogy vízzáró, megfelelően szilárd és mosható legyen, esztétikailag beleilleszkedjen az Alagút műemlék jellegébe. Ezeket az igényeket a tervezés úgy elégítette ki, hogy az Alagút belső fala kapott egy vízzáró vasbeton köpenyt, melyre csempiburkolat került. A vasbeton köpennyel kapcsolatban nem volt probléma attól a pillanattól kezdve, hogy kivitelező jelentkezett a munka elvégzésére. A falburkolat tervezésénél azonban nem ez volt a helyzet. A végső burkolat kialakítását sok vita előzte meg és sok nehézséget kellett leküzdeni a munka befejezéséig.

Az Alagút belső falfelületének nagysága kerekben 8000 négyzetméter. Hazai gyár nem vállalta ilyen nagy mennyiségű, minden tekintetben egyenmű falburkolat legyártását. Ezért külföldi cégektől kértünk ajánlatot. Az ajánlatra beérkezett sokféle mozaikburkolat mintadarabjait az Alagút régi burkolatára felragasztottuk és figyeltük viselkedésüket, főleg a szennyeződések szempontjából. A beszerzés terén valutáris nehézségek is jelentkeztek, végül a különböző szervek és hatóságok képviselőiből alakult bizottság

döntött a csehszlovák gyártmányú üvegmozaik alkalmazása mellett. A falburkolat mozaikjának színösszeállítását külön bizottság nagy körültekintéssel tanulmányozta, mely bizottság a Lánchíd régi sárga fényű világításánál is kipróbálta a burkolat várható esztétikai hatását.

A VILÁGÍTÁS kiválasztásánál más szempontok szerint készültek a tervek. A különböző tanulmányok és előtervek sok világítási lehetőséget vettek számba és sokféle fényforrás alkalmazhatóságát vizsgálták meg. Ezekből a tanulmányokból és vizsgálatokból kitűnt az, hogy a hagyományos fénycső, vagy higanygőzzizzók nem nyújtják azt a korszerűséget, amelyet tervezőink szerettek volna elérni. Kiderült az, hogy az Alagút világítása nem egyszerű közvilágítás csupán, mert a 350 m hosszú Alagútban közlekedő rengeteg gépkocsi által termelt nagy mennyiségű kórom, továbbá a levegő pára- és portartalma csökkentik a látási viszonyokat és a világítás hatékonyságát. Ezért is terveztük az Alagút szellőztetését párhuzamosan a világítás terveivel. Végül az Egyszerű Izzó ajánlata alapján döntöttünk sárga fényű nátriumgőzzizzók mellett, mert ezeknek az izzóknak fényki-bocsátó képessége összehasonlíthatatlanul magasabb a többi izzóhoz képest és a sárga fényt nyelik el legkevésbé a levegőt szennyező lebegő anyagok. Az elhelyezett lámpatestek kiosztását számítások alapján terveztük azért, hogy a gépkocsivezetőket a fény és árnyék kontrasztja ne kápráztassa és a napfényhez szokott szem fokozatosan adaptálódjon az Alagút kisebb erősségű világításához.

Hogy mennyire összefügg esztétikailag az Alagút belső burkolata és a világítás színe, azt eklatánsan példázza a Közvágóhid HÉV-végállomásánál épített gyalogos aluljáró. Ez az aluljáró ugyanolyan színű és színösszetételű üvegmozaikkal van burkolva, mint az Alagút, de itt csak nappali világítás mellett, vagy közönséges izzók világításánál láthatjuk azt.

Az elmondottak alapján érzékelni lehet azt a kollektív tervezői munkát, melyet a tervezők végeztek. Hangsúlyozni kívánom újra, hogy személy szerint nem lehet kiemelni senkit a tervezők közül, anélkül, hogy más tervezőt érdemében ne sértenénk meg.

Az Alagúttal, annak történetével általában kevesen foglalkoztak és foglalkoznak ma is. E helyen is nyilvánítom azon szerény véleményemet, hogy nagyobb nyilvánosságot érdemelne meg és itt az ideje, hogy kiadásra kerüljön az Alagút monográfiája.

Szendrey Zoltán
okl. bányamérnök

BANYATERV létesítményi
főmérnök