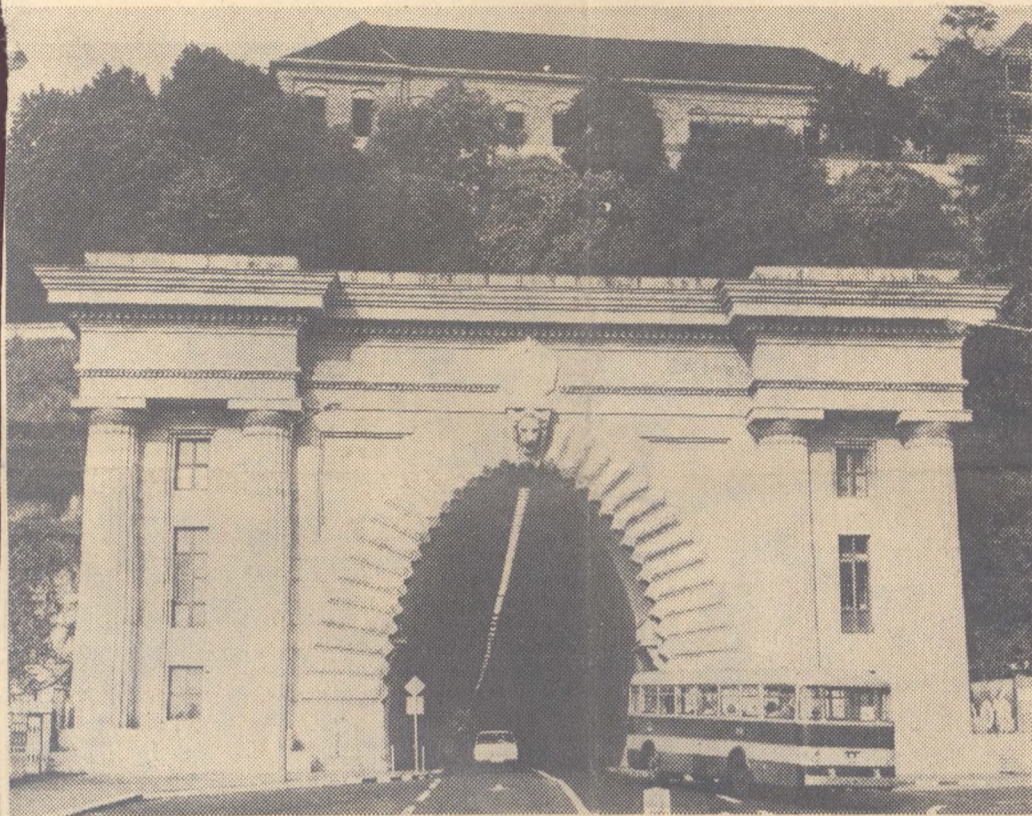


385,825

1973 AUG 13

IA 244

33/1973



Lebendes Baundenkmal

1500 Kubikmeter Beton in die Lücken

In drei Schichten dröhnten die Pressluftschlämmer

Der alte und der neue Tunnel

An bestimmten Jahrestagen kleiden wir uns besonders festlich. Auch Budapest hat in diesem Jahr sein Festkleid angelegt. Der goldgelb leuchtende Tunnel, davor die Lichtergirlanden der Kettenbrücke — wie ein glitzerndes Juwel auf dem schwarzsamtenen abendlichen Pest.

Der Tunnel — wie die Kettenbrücke — war die Idee István Széchenyis, des Förderers der ungarischen Industrie. Er hatte als erster geschrieben, daß der Burgberg durchstoßen, die Felsen gesprengt werden müßten. Wenn es um die Entwicklung der Hauptstadt ging, kannte er nichts Unmögliches. 1845 gründete er eine Baugesellschaft für diese Arbeiten. Die Verwirklichung aber ist das Verdienst des damaligen Kämmerers József Ürményi, der am 24. August 1853 unter Beteiligung von 30 Interessenten die Tunnelbau-AG gründete. 3000 Aktien zu 100 Forint wurden verkauft. Adam Clark, der Erbauer der Kettenbrücke, übernahm

die Anfertigung der Pläne für den Tunnelbau.

Das Bohren und Sprengen wurde von zwei Seiten des Burgberges begonnen. 200 Arbeiter waren Tag und Nacht beschäftigt, Bergleute bohrten und sprengten, Fachleute isolierten. Interessant ist, daß der Tunnel in der Mitte kaum wahrnehmbar höher ist und sich zu beiden Enden hin etwas senkt. Durch diesen genialen Gedanken konnten sehr viele Baukosten eingespart werden. Trotzdem reichte das Geld nicht aus, was sich aber vom künstlerischen Gesichtspunkt als glücklich erwies. Bei der architektonischen Gestaltung der beiden Tunnelöffnungen hatte man ursprünglich an reich verzierte ägyptische Säulenkapitelle gedacht. Während der Bauarbeiten erkannte man jedoch, daß die Unkosten dafür zu hoch sein würden, und so begnügte man sich mit einfachen dorischen Säulen, wodurch der Einfaßgang in seiner Einfachheit besonders schön ist.

1857 wurden die Bauarbeiten abgeschlossen, 1858 fuhr die erste Kutsche durch den Tunnel, in ihr saßen József Ürményi, der Schöpfer des Tunnels, Adam Clark, der Erbauer und Ürményis Sekretär Bumgarten. Clark, der nach dem Bau der Kettenbrücke wieder nach England zurückgekehrt war, blieb jetzt für immer in Budapest, hier ist er auch gestorben und beigesetzt worden.

Viele Renovierungsarbeiten sind an dem Tunnel schon vorgenommen worden. Die ursprüngliche Ziegelverkleidung des Deckengewölbes wurde vom Sickerwasser durchnäßt und mußte ausgetauscht werden. Vor dem zweiten Weltkrieg wurde die Ziegeldecke durch Kacheln ersetzt und eine moderne Beleuchtung installiert. Aber auch das war nur eine vorübergehende Lösung. In den 50er Jahren mußte zur Ableitung der Abgase des zunehmenden Autoverkehrs eine Entlüftungsanlage eingebaut werden, Kunststein und Betonverkleidung traten an die Stelle der alten Ziegelwandverkleidung.

Trotzdem war noch immer keine perfekte Lösung gelungen. Die Abgase der tausenden Autos, die täglich den Tunnel passierten, blieben im Tunnel stehen, machten den Fußgängerverkehr lebensgefährlich. Die Entlüftungsanlagen waren einfach nicht in der Lage, Rauch und

Giftgase abzuführen. Da entschied der Stadtrat von Budapest, den Tunnel, ein Wahrzeichen Budapests, umzubauen und durch Anwendung modernster Technik zu schützen und zu erhalten.

Am 8. Januar 1973 wurde es still im Tunnel, die Autos machten einen großen Bogen um ihn. Vor dem Tunnelingang erschienen Arbeitertrupps und Hochleistungsmaschinen, es wurden die Vorbereitungen zur Modernisierung des Tunnels getroffen. Dazu gehörte auch die Anlage zweier Stollen über dem Tunnelgewölbe, die zu Transportzwecken genutzt werden konnten, vor allem aber zur Ableitung des Wassers, um das Sickers endgültig zu verhindern. Seit 1970 hatten Fachleute bereits die 350 m langen Wände sorgfältig abgeklopft und einen Plan für die Einfüllung von 1500 m³ Beton ausgearbeitet.

Dann begannen die eigentlichen Arbeiten. Auf 7000 m² wurde in 63 Tagen die abgenutzte, 10 cm starke Eisenbetonschicht entfernt. Um diese Arbeit in so kurzer Zeit durchführen zu können, mußten Mensch und Maschine besondere Leistungen vollbringen. In drei Schichten, Sonn- und Feiertag, dröhnten die Pressluftschlämmer. Im letzten Augenblick stellte sich heraus, daß sich die von Adam Clark gelegte obere Ziegelschicht gelockert hatte, nicht mehr fest auf der unteren auflag, daß eine neue Betonierung unmöglich sein würde. Da mußte der Weg in entgegengesetzter Richtung noch einmal zurückgelegt und auf den 7000 m² die 14 cm starke Ziegelschicht entfernt werden.

Am 12. März war die Schlacht gewonnen, der vorgesehene Termin war eingehalten worden. Das Geheimnis? Die verschiedenen Arbeitsphasen waren genau aufeinander abgestimmt. Beendete man die Abrißarbeiten, traten die Maurer auf den Plan. Das war kein Mauern im herkömmlichen Sinne, sondern moderne Mauerarbeit: der Beton wurde mit 6 Atmosphären „aufgeblasen“, insgesamt 3500 t.

Der Tunnel hat eine 10 cm starke Stahlbetonisolierung erhalten und als Innenverkleidung blau-weißes Glasmosaik. Die orangefarbenen Natriumdampflampen an der Decke des Tunnels leuchten abends wie eine goldene Achse.

Attila Békés