

ALVÁRI CSABA*

Egy régi álom

(a Franciaországot és Angliát összekötő alagút)

Régóta tudjuk, hogy alvás közben, amikor szemünk gyorsan mozogni kezd, álmodunk. Az álmok természetéről azonban – mely évezredek óta foglalkoztatja az embereket – többféle elképzelés is van. A pszichológusok azt mondják, hogy az álom lehetőséget ad önmagunk mélyebb és alaposabb megismerésére. Egyes filozófusok szerint az álmok kép két világ – a látható és láthatatlan, illetve a megismerhető és a szűkös emberi értelem számára fel nem fogható – között teremt kapcsolatot. Ebből a szempontból különösen érdekesek a tudósok, feltalálók álmai, mert ezekből az álmokból születnek meg azok a körülmények, amelyek kisebb-nagyobb mértékben meghatározzák az emberek életfeltételeit. Az álmofejtők megpróbálják megmagyarázni az álmok jelentését. Szerintük ezek a képek hasonló módon és hasonló jelentéssel bukkannak fel az egész emberi közösségben. Az alagút többféleképpen is értelmezhető. Jelentheti a jövő bizonytalanságát, az elszántságot, illetve a belső forrásainkhoz, a tudattalanunkhoz vezető utat.

A Franciaország és Anglia között létesítendő alagút gondolatát először **Nicolas Desmarets** geológus vetette fel 1751-ben. A politikai helyzet – a bizonytalan jövő – azonban nem kedvezett a gondolatnak, hiszen a két ország között néhány évvel később kitört a gyarmati háború, majd megindult az amerikai függetlenségi háború, Európában a hétéves háború; a francia állam pénzügyi gondokkal küzdött, majd forradalom tört ki Franciaországban.

Napóleon alatt, 1802-ben ismét felmerül az alagút építésének gondolata. A kormányok között megindulnak a tárgyalások, a terveket **Albert Mathieu** mérnök készíti el. A Franciaország és Anglia közötti újabb háborúk azonban ismét megakadályozzák a terv megvalósulását.

A napóleoni háborúk után a bécsi béke hoz hosszabb, békés időszakot Európába. 1830-ban **Charles Boyd** áll elő az alagút gondolatával, ám éppen ebben az évben forradalom tör ki Franciaországban és a terv ismét meghiúsul.

1832-ben veti fel **Tomé de Gamond** az alagút tervét újból, azután még 35 éven át foglalkozik vele.

Gamond Dover és Calais között több mélységmérést és anyagvizsgálatot is végzett. A méréseket a következőképpen végezte: a füleit tépéssel tömte be a víznyomás ellen, a vállára két, kővel megrakott hátizsákot vett, törzse köré levegővel felfújt disznóhólyagok voltak erősítve, illetve egy köldökzsinórnak nevezett kötelék. Csónakkal kiment a vizsgálni kívánt helyre, beugrott a tenger-

* Országos Műszaki Múzeum, 1117 Budapest, Kaposvár u. 13–15.

be, a súlyok hamar lemerítették a tengerfenékre, ahol a nála lévő vödörbe anyagmintát vett, majd eldobta a kővel megrakott hátizsákokat, a köldökzsinórral jelt adott a csónakban ülőknek, akik gyorsan felhúzták a felszínre. Ezzel a módszerrel több száz lemerülést végzett, olykor 100 lábnál is nagyobb mélységbe (ez durván 35 méter).

Gamond az alagút mellett más megoldásokkal is próbálkozott. Gránitból és vasból épített hidat is tervezett, amely alatt a hajók elfértek volna, de belátta, hogy egy ilyen híd nem képes kiállni az időjárás, a viharok megpróbáltatásait, ezért erről a szándékáról lemondott.

Az alagút terveit 1856-ra készülték el. A terv szerint szigetek épültek volna az alagút vonalán a szellőzés megoldására. Később Gamond úgy gondolta, hogy füst nélküli mozdonyokkal kell megoldani a levegő tisztántartását. Az utasok pihenésére, felfrissülésére tenger alatti vasúti megállókat tervezett.

Úgy gondolta, hogy az alagút a vasúti közlekedéssel fog összekapcsolódni. Ennek tervét az angol **Heath-Robinson** dolgozta ki.

Mint említettem, Gamond 35 éven át foglalkozott az alagút építésével. Közben számos olyan esemény történt, amely zavarhatta munkáját. 1848-ban egész Európában forradalmak voltak, 1851-ben **Louis Bonaparte** államcsínnyel ragadja magához a hatalmat, 1853-ban kitör a krími háború, amely hosszú időre a világpolitika központi kérdése, 1870-ben kerül sor a porosz–francia háborúra, utána forradalom tör ki Párizsban.

Gamond a körülmények ellenére kitartóan dolgozott 1876-ban bekövetkezett haláláig. Úgy halt meg, hogy terveiből nem valósult meg semmi.

Közben Európában nagy lendülettel folyik a kisebb alagutak építése. Ezek közül az egyik leghíresebb a London két városrészét a Temze alatt összekötő alagút, amely 1843-ra készül el, illetve az 1872–1880 között épült Szent Gotthard alagút.

Hazánkban a Várhegy alatti alagút építésének gondolatát a Lánchíd építésekor veti fel **Széchenyi István**. Mint tudjuk, az építkezés csak 1853-ban indult meg **Clark Ádám** vezetésével, és 1857-re fejeződött be.

A mérnökök az alagutat jó megoldásnak találták akkoriban a vasúti vonalak lerövidítésére, az Anglia és Franciaország közötti alagút terve azonban megosztotta a közvéleményt.

Sokan – és főleg az angolok – ellenezték az alagút építését. Jelentős részük attól tartott, hogy Anglia katonai szempontból sebezhetővé válik, ha ilyen könnyen meg lehet közelíteni a kontinensről. Ez sokáig hatásos kifogás volt az alagút ellen.

Ennek ellenére azonban **William Low** mérnök **III. Napóleonnal** 1867-ben, az alagút esélyeiről folytatott beszélgetése után mégis megindulnak az építkezés előkészületei.

Mindkét országban megalakul a Csatornaalagút Társaság, és hamarosan elkezdődik az építkezés.

1882 áprilisában azonban a csatorna ellenzői katonai érvekre hivatkozva petíciót nyújtanak be az angol parlamenthez. Az építkezés leállítását követelik. A petíciónak megvan az eredménye: az építkezés hamarosan leáll.

A XX. század újabb háborúkat hoz, így az alagút gondolata hosszú időre feledésbe merül. 1873-ban kezdenek ismét foglalkozni a tervvel. A 80-as években azonban a közvélemény – a folyamatos munka ellenére – megfeledkezik róla.

Az angol és a francia fúrópajzs 1990-ben találkozik a Csatorna alatt. A befejező munkák még mintegy 4 évet vesznek igénybe. **II. Erzsébet** és **Mitterrand** elnök nyitja meg az alagutat 1994-ben.

Az alagút hossza 50 km, a két nagy csatorna átmérője egyenként 7,6 m, a segédcsatornáé 4,8 m. Folkstone és Calais között a menetidő 35 perc. Az alagút álma tehát megvalósult. A négy őselem közül kettőnek – a víznek és a földnek – sikerült az „alkímiai conjunctioja”. Csaknem 250 év alatt az emberek megértették az alagútról szóló álmok jelentését. Ezt az álomértelmezést naponta hallhatjuk a tömegtájékoztatásban. Az álom megfejtése így szól: az emberiség a legrosszabb úton halad. Abba kell hagyni a természet féktelen pusztítását. A múzeumi példányként megmaradt néhány élőfajt meg kell menteni az embertől. Az emberi erőforrásokat nem pusztítani kell, hanem védeni

