

Vasúti műemlék épületek világítása

Napjainkban valami különös vonzása van a patinának, a valódi vagy vélt antikvitásnak, a környezetünkben megjelenő, hangulatunkat formáló alkotásoknak. Ezt a vonzást fejezi ki a szó: nosztalgia, amely megjelent a technikában is. Példaként felidézném Séra Sándor vasúti vonatással foglalkozó cikkének egy részletét: „Annak ellenére, hogy a füstösök rossz hatásfokkal járnak, egyik másik közülük jól használható. Európában ugyanis divatba jött egy nosztalgiahullám, amelynek lényege: öreg gőzös vontatta vonaton sikk utazni.” A nosztalgiahullám természetesen elérte a világítástechnikát is. Itt elegendő nagyvárosaink centrumainak rekonstrukciójára utalnunk, ahol szinte kivétel nélkül a XIX. század második felének formavilágát felidéző lámpatestek, falikarok és oszlopok felhasználásával, de már a XXI. század fényforrásaival világítanak. Ma már valamennyi számottevő gyártó palettáján szerepelnek a nosztalgia világítás kellékei, de a korszerű világítástechnikai elvek szerinti kialakításban.

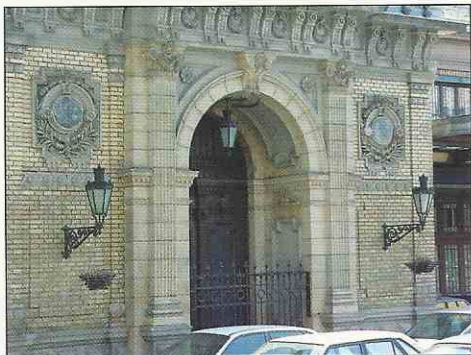
A legfontosabb paramétert, a megvilágítás értékét vizsgálva megállapíthatjuk, hogy egy évszázadra visszatekintve – a világítás történetében ez az időszak jelenti a világítás villamosításának korszakát – legalább két nagyságrendet közelítő változást kell rögzítenünk. A Keleti pályaudvar világításának története erre a legjobb példa. Alig négy évvel azután, hogy Edison feltalálta az izzólámpát, 1884. augusztus 16-án már világított a Ke-

leti pályaudvaron 891 db Swan típusú izzólámpa, továbbá 70 db Zipernowsky-féle ívlámpa. Az izzólámpák közül 430 db 20 461 db pedig 12 szabvány gyertyafénynek felelt meg. Az előbbi adatokat mai tudásunk szerint értelmezve a megvilágítás mintegy 5 lx lehetett. Ez az érték a gyertyafényhez képest mennyeinek tűnt, de a vonatfogadó csarnok mai világításához képest igencsak halovány volt.

Az előző adatok birtokában nem kétséges, hogy a nosztalgia világítás fényforrását is úgy kell megválasztanunk, hogy világítási szabványokban előírt értékeket kielégíthessük. A szoba jöhető fényforrások az izzólámpa, kompakt fénycső, fénycső, fémhalogénlámpa és a nátriumlámpa. Az izzólámpák energiagazdálkodási és élettartam problémák miatt egyre inkább csak a jelzés szerepét tölthetik be. (Párizs és London belvárosában például sok helyen a régi lámpatestekben meghagyták az izzólámpákat.) A kompakt fénycsövek mind beltéren mind kültéren szoba jöhetnek, de csak akkor, ha a közvetlen rálátást valamilyen árnyékoló elem megakadályozza. A fénycsövek méretviszonyaik miatt a nosztalgia világításban nem alkalmazhatók, viszont a fémhalogénlámpák beltéren, a nátriumlámpák pedig mind nagyobb csarnokokban, mind kültéren egyaránt jól felhasználhatók.

A lámpatest már a nappali képben is megjelenik, sőt a forma, annak művészete ekkor domborodik ki igazán. Igazat kell adnunk Ráday Mihálynak, aki

„Unokáink sem fogják látni” című könyvében írja: „Egyrészt meggyőződésem, hogy a lámpatestek az utcák, terek legszebb ékszerai, másrészt előbb jelentek meg a városok utcáin, mint a többi utcabútor, a telefonfülkék, a favédő rácsok stb. Így hagyományörző szerepük talán



A Nyugati pályaudvar királyi várótermének utcai bejárata (1984)

fontosabb.” Másrészt ezeket a lámpatesteket nem egyszer nagy művészek álmodták meg. Így például a Duna-parti korzó világítási oszlopainak és lámpatesteknek, illetve a Belvárosban leggyakrabban felszerelt lámpatest és falikar tervét Ybl Miklós készítette. Az Ybl által tervezett lámpatestet és falikart alkalmaztuk a Nyugati pályaudvar rekonstrukciója során is (1. ábra).

A nosztalgia lámpatestek felszerelése, sok helyütt visszaszerelése felveti a korgyezés kérdését. A MÁV műemléki épületeinél ez nem jelent nehézséget, hiszen pályaudvaraink és állomásaink abban az időben épültek, amikor a lámpatestek formavilága is végleges formát öltött. Egyébként is hihetjük az épített környezet és a közvilágítás eltérő időléptéke alapján, hogy egy Ferenc József korából származó kandelábermatuzsálem a saját technikátörténeti léptékében a legrégebb épített környezetnek is stílusterés nélküli partnere lehet.

A közvilágítási berendezések eszköztárának legjelentősebb környezetformáló eleme a tartószerkezet, amely a nappali városképben díszként jelenik meg, az esti városképben pedig elsősorban önmagát világítva saját magát hangsúlyozza. A MÁV-nál a korabeli fényképek tanúsága szerint ezt a szerepet elsősorban a műves falikarok töltötték be, az állomási oszlopszerkezetek – elsősorban a mindig is fennálló forráshiány miatt – viszonylag egyszerűek voltak. Elvesztésüket nem kell siratnunk, mivel állomásaink esztétikai megítélésében sohasem játszottak döntő szerepet. Javarészt a vágányok között elhelyezve amúgy is közlekedési akadályt jelentettek. Üdítő kivételt jelentenek a Keleti pályaudvar előtt felállított oszlopok, amelyeket szerencsés módon eredeti formájában állítottak helyre a rekonstrukció során. (2. ábra.)

Sajnálatos a gödöllői állomás előtt hajdanában elhelyezett, s a Keleti előtt állók-



A Keleti pályaudvar főbejárata előtt álló négy-lángú, rekonstruált kandeláber (1998)

kal összemérhető kandeláberek pusztulása. Más értékes kandeláberéről nincs is tudomásunk.

Időrendben az első példamutató rekonstrukció a Nyugati pályaudvaron zajlott le közel két évtizede. Az épület külső homlokzatain, elsősorban a királyi és a ceglédi váróterem környékén az építés korából származó formavilágú falikarokat és lámpatesteket szereltek fel természetesen nátriumlámpával ellátva. A csarnok világítása már árnyaltabb feladatot jelentett, ugyanis az impozáns vas- és tetőszerkezet látványát egy kis fénypontmagasságú falikar-sor tönkre tette volna. A régi idők világítását a királyi váró bejáratánál elhelyezett korhű lámpatestek jelzik.

A Keleti pályaudvaron némileg más volt a helyzet, itt ugyanis már az építés korában függesztett izzólámpás gömb-lámpatestekkel oldották meg. A hajdant volt világítást a csarnok két oldalkijárata mellett elhelyezett két-két eredeti formavilágú nátriumlámpás lámpatest (3. ábra) jeleníti meg, egyébként a lámpatesteket a tető tartószerkezetén helyezték el. (4. ábra).

Angyalföld állomás volt az első, ahol az



A Keleti pályaudvaron 1884-ben felszerelt Zipernowsky-féle ívlámpa formai megjelenítése az 1998-as rekonstrukció során



A Keleti pályaudvar üzemi világítása a rekonstrukció után (1998)

állomásépülethez csatlakozó előtetőn és az állomásépület falán megjelent a korhű falikar és lámpatest (5. ábra). Ez a megoldás a szerény anyagi lehetőségek miatt csak jelzi a hajdant volt berendezés formagaz-



Angyalföld állomás előtető-világítása az 1994-es rekonstrukció után

dagságát, Vác állomáson viszont sikerült teljes mértékben visszaadni az építés korának hangulatát. Ezt az épületre szerelt falikarok és lámpatestek (6. ábra), továbbá a felvételi épülethez csatlakozó előtetőn elhelyezett gömb-lámpatestek (7. ábra) segítségével oldották meg, természetesen itt is nátriumlámpák segítségével.

A világítási berendezések fejlesztésével, az új, korszerű fényforrások megjelenésével kialakult az a helyzet, hogy találhatóak olyan megoldások is, amelyeknél a



A Vác állomáson felszerelt nosztalgia lámpatestek (1996)

nosztalgia lámpatestek megfelelően kiválasztott korszerű fényforrásokkal, kiegészítő lámpatestek nélkül is megoldják a feladatot.

A vasúti épületek rekonstrukciójánál a világítási berendezés a teljes beruházási költség legfeljebb 3–5 %-át teszi ki. Nosztalgia világítás esetén ez az összeg ugyan kismértékben megnő, de az arcultváltásban elért eredmény messze meghaladja a ráfordítást.

A legfontosabb kérdés az, hogy hol és milyen mértékben alkalmazzuk a hajdanvolt világítás formavilágát. Válaszom egyértelmű: valamennyi műem-



Vác állomás felvételi épületéhez csatlakozó előtető 70 W-os nátriumlámpás lámpateste (1996)

lékké nyilvánított épület esetén kötelező jelleggel, de valamennyi régi felvételi épület esetén meg kellene vizsgálni a lehetőségét, hogyan lehetne a korhű világítást visszaállítani. Ehhez teremtetett jó alapot a „Műemlék jellegű vasútállomások világítástechnikai arcultfejlesztési rendszerterve”, amely javaslatot ad az épületekre szerelhető falikaros világítási megoldásokra, és tartalmazza az oszlopkarra szerelhető lámpatestek műszaki paramétereit, továbbá javaslatot ad a falikarok és oszlopok tipizálására is.



A Gödöllő állomás királyi váróterme előtti kandeláber, amelynek nyoma veszett a II. világháború után. Formai megjelenésében a Keleti pu. négylámpás kandeláberéhez hasonlít.

Természetesen szükség lenne a korabeli dokumentumokból még fellelhető megoldások (pl. gödöllői kandeláberek – 8. ábra –, a Keleti pu. királyi váró előtti kandeláberek stb.) rekonstrukciójára. Megfontolást érdemel a felvételi épületek vágányok felőli homlokzata előtt 1-2 öntöttvas kandeláber elhelyezése, továbbá a vezérigazgatóság és az igazgatósági épületek bejáratánál falikaros lámpatestek elhelyezése. Jelentősen emelné a MÁV megítélését nagy forgalmú és építészeti szempontból értékes épületek díszvilágítása is.

Déri Tamás