

AZ ALAGÚT

A Lánchídnak, eső előtt?

MINTHA MANAPSÁG TÖRTÉNT VOLNA: úgy nyitották meg, hogy még nem készült el teljesen. A Vasárnapi Újság jelentette 1857. évi 18. számában: „A budai alagút csütörtökön április 30-án déli 12 órákor mindenféle járművek számára megnyitottatott. Az átjárásnak nincs többé semmi akadálya, mindazáltal az építés végbefejezése, különösen a budai krisztinavárosi homlokzat körül, még ezután is folytattni fog.”

Folytatódott is, még egy évtizedig és egy esztendeig. Akkor lett kész először. Mert még azért néhányszor át kellett építeni. Egyébként pedig a kor kedvelt újságja a hírek között is csak az ötödik helyre sorolta az eseményt. Az első hír arról szólt, hogy „pesti polgárok egy küldöttsége szerencsés volt főherceg kormányzó úr ó cs. Fenségenek tiszteletteljes háláját nyilváníthatni azon magas kegy miatt, melyet Ő Fensége a József-emlékszobor terében levő felállítására iránt tanúsítani méltóztatott. Remélhető ennél fogva, hogy e szobor, melyhez már mintegy 28,000 pfnyti tőke készen áll, a jövő két év alatt létesül. Az emlékszobor helye a József tér lesz, mely ez alkalommal szintén viránnnyá fog átalakíttatni.”

Azóta persze a virány eltűnt. A tér arról nevezetes, hogy ott áll a Pénzügyminisztérium. Forintjaink öre, amely pénznem szintén óriási szerepet játszott az Alagút 125 esztendő történetében. Az első költségvetés 300 ezer forintból szólt. A végső összeg: 524 ezer forint. A gondolat felvetődésétől, igaz, a megvalósulásig eltelt néhány évtized. De meglett. Pedig hát eleink, az egykori újdonszok ebben sem nagyon hittek. Amikor — Széchenyi István elnöke alatt — végre megalakult a társaság az Alagút építésére, vagyis 1845-ben, a Nemzeti Újság nem mulasztotta el, hogy rámutasson az elképzelésekre és a valóság között gyakran tapasztalható különbségekre. „A terv mindenestire egyszerű, s így biztosan lehet reményleni, hogy az eredmény — amily szokásszerint — kisszerű leend...”

Hogy a terv kitől származik, azt mindmáig vitatják a várostörténészek. A köztudatban úgy van, hogy Széchenyi hozta ezt az ötletet is magával Angliából. A nevére ma is viselő Lánchíddal, első állandó Dunahidunkával együtt. Csakhogy a szorgos kutatók megállapították: amíg a legnagyobb magyar 1842-ben említette először a Várhegy átfúrásának szükségességét, egy bizonyos Novák Dániel, az akkori országos építészeti főigazgatóság egyik mérnök hivatalnokára már 1838-ban a Honművész hasábjain taglalta egy felépítendő budai alagút jelentőségét és gazdasági előnyeit. Többször írt róla, amíg tehetette. S ha megelőzte Széchenyi felépítését, ha nem, nagy magyarnak nem tarthatjuk. Miután 1849-ben a honvédek visszafoglalták Hentzi osztrák tábornoktól a budai várat, Novákot Görgey haditörvényszéke halálra ítélte és kivégeztette. A vád: „Hentzi konstáblere”, vagyis rendőrkopója volt.

AZT AZÉRT MÉG MEGÉRTE, hogy megjelenjenek gúnyrajzok, kromkik arról az alagútról, amely tervbe van véve, de úgy látszik, sohasem épül fel. Az első az Életképekben láttott napvilágot, 1846-ban. A következő évben a Nemzeti Újság arról tudósított, hogy a munkálatok megkezdését 1848 telére tervezik. És kész kellett volna lennie a Lánchíddal egy időben. Jókai Mór az Életképekben többször foglalkozott az üggyel. A többi között így: „A budai Várhegy keresztülfúrátik éppen a Lánchíddal szemközt, azáltal a Krisztina-városba egyenes úton fogunk járhatni. A dolgoz több mint bizonyos, a terv kész, az egylet megalakult, a kivitel gyerekség, a kiállítás ragyogó, a Tunnel mesés fényű leend, oldalt pompás fényű kirakatu boltok, minden készen van, csupán az nincs még elhatározva, hogy kívülről kezdjenek-e hozzá, vagy belülről.”

Hát három oldalról kezdtek hozzá, de addig még lefolyt egy kis víz a Dunán. És többször is módosult a terv. Elmaradtak a pompás fényű, kirakatu boltok, áttervezték úgy, hogy a két végére hatalmas üvegkaput szántak, hogy ezeket alkalmanként lezárva nagyszabású bálóknak, ünnepi összejöveteleknek nyernének romantikus színhelyt. Később ehelyett azt találták ki, hogy az Alagút közepe táján egy labirintust vájnak, amelyben „a bécsi Daumfőle Elysiumhoz hasonló mulatót rendeznének be”. (Budapesti Hírlap, 1858. február 13.) Molnár Ferenc az első világháború előtt kromkik írt arról, hogy egy pénzcsoport, „beszélvén” dr. Egyesenes Péter országgyűlési képviselővel és fővárosi bizottsági taggal, dr. Kijárával, a neves fővárosi ügyvédrel és pártvezérrel, dr. Agresszív Arnoldal, a nagy purifikátorral, megszerezte az Alagutat. Mert: „Azért a néhány emberért, aki ezen a lyu-



Az Alagút lótsusz-oszlopos terve.

kon megy át a zöld Budára, igazán nem érdemes üzemben tartani ezt az intézményt... A terv az volt, hogy az Alagutat mindkét végén befalazzák és a közlekedés elől örök időkre elzárják. Bent, az így előállt helyiségben ezer darab ívlámpával vakító fényt árasztanak, a mostani két gyalogjáró helyén a fal mellett vonuló hosszú bársonypamlagokat állítanak fel, a mostani kocsitűt pedig 40 centiméterrel felemelve és zöld posztóval behúván, baccarat-asztallá alakítják át.”

AHHOZ PERSZE, hogy a kromki megíródhassék, el kellett készülnie az Alagútnak. Létrehozása — ez már kétségtelen — Ürményi József császári és királyi kamarás, egykori alnádor nevéhez fűződik, aki 1853-ban új társulatot alakított a budai Alagút építésére. Magántársaság volt ez, amely még ugyanabban az esztendőben hozzálátott a munkálatokhoz. Hét és fél hónap alatt összeérték az építők. Clark Ádám, aki a lexikon szerint a Lánchíd kivitelezője és az Alagút építő-tervezője, így ír szüleinek 1853. november 3-án: „Eppen most érkeztem Pestről az Alagút megnyitási ünnepségei után, helyesebben a 10—12 láb keresztmetszetű próbavágot megnyitásáról. Úgy emlékszem, annak idején irtam, hogy az ásatást a hegy mindkét oldalán kezdem el, ugyanakkor egy 300 láb (kb. 61 m) mély aknárt is nyitottunk felülről. Örülm fognak, ha megtudják, hogy a külföldre fúrások pontosan találkoztak. Így hát a nyilvános megnyitási ünnepségen, amikor egy vékony falrészt a Társaság elnökének közreműködésével lebontattam... láthattuk egymást az alagút egyik végétől a másikig, hogy meglepetésére a jó népek, akik a munka folyamán rázogatták bölcs fejüket és jóslottak, hogy találkozás helyett keresgélnek fogjuk egymást a hegy belsejében... Az én próbafúrásom olyan egyenes, mint a lénia.”

Hogy valóban Clark Ádám tervezte-e az Alagutat, vagy pedig akárcsak a Lánchídnál, itt is csak kivitelezőként működött, s az Alagút terveit is névközlő, a hírneves építész, Tierney William Clark készítette, erről is folyt már tudományos vita. Abban viszont már 1854-ben mindenki egyetértett, hogy az építkezés túrheterlen lassúsággal halad. Pedig hát — úgy látszik, nagyobb köz munkák nélkül már akkor is elképzelhetetlenek voltak — a katonaság is besegített. Nyolcszáz mázsa lőporral a robbantásokhoz. Cserében a katonák ingyen haladhadtak át az Alagúton, amelynek bejáratánál — akár csak a Lánchídon — pénzt szedtek. Előbb gyalogosonként két krajcárt, aztán csak egyet. Ló három krajcárba került, kocsival többbe. A teher-tarifák is fontos bevételt jelentettek. Hiszen — nagy úr volt már akkor is a gazdaság — az Alagút megépítése mellett nem elsősorban az szót, hogy a város lakói a Várhegy megkerülése nélkül jussanak el Pestről, illetőleg a Vízfárból a Krisztinavárosba, hanem hogy a Lánchíd melletti, akkori nagy kikötőből a kirakott áru a hídon és az Alagúton rövidebb úton juthasson el a Déli vasútnak az Alagút túlsó végétől nem messze felépített teherpályaudvarához, onnan pedig vasúton a trieszti kikötőig, illetőleg ellenkező irányba. A város lakói azonban már akkor is többre tartották a vicceket a gazdasági realitásoknál. Úgy, hogy amint — különösen ünnepségek nélkül, mint a Hölgyfutár 1857-es tudósítása rámutatott — teljes szélességében átadták a művet, máris megszületett a destrukció: „Mirevaló az alagút?” „Hát arra, hogy ha esik az eső, beteljen a Lánchidat!”

HA ESETT AZ ESŐ, nyugodtan az Alagútba lehetett húzódni. Viszont ha nem esett, akkor is esernyővel kellett járni. A falakról csöpögött a víz. Több évtizedig foglalkoztatta a sajtót ez az áldatlan állapot. Vagy öt kísérlet után végül is — ha hiszik, ha nem — 1973-ban sikerült megoldani a teljes víztelenítést. Valamint azt az öröknek látszó ellentétet, amely a kocsiforgalom előtti megnyitástól kezdve egyre csak éleződött. Gyalogosok és fiákeresek nem férték

meg békésen egymás mellett. A Sür-göny a múlt század hatvanas éveiben nagy ügýhöz illő buzgalommal mutatott rá újra és újra, hogy az Alagútban életveszélyes a közlekedés, követelte, hogy határolják el a járdát az úttesttől, rendszabályozzák meg a kocsisokat és így tovább.

Aztán újabb izgalom támadt. A Budapesti Hírlap lángpallossal harcolt a díjszedés ellen. Elődeink már akkor is igyekeztek idejében szólni. A Budapesti Hírlap 1907. február 3-án rámutatott: áprilisban lejár az Alagút társaság ötvenéves opciója, annak tehát át kellene adnia azt a fővárosnak, de a részvénytársaság azzal az ürüggyel, hogy a befektetett tőkének még nem kapta vissza, hosszabbítást próbált kijárni. Márpedig az Alagút óriási üzlet, részvényeseinek magas osztalékokat fizet. Le a magánérdekkel, éljen a közérdek, vegyék át és töröljék el a hídpénzt. 1907. április 21-én ugyanez a lap arról tudósított, hogy a kijárók kudarcot vallottak. Az Alagutat átvette a főváros. És tovább szedte a krajcárokat. (Egészen az 1918-as őszirózsás forradalomig.) Mert ugyebár nem elég valamit megépíteni, azt fenn is kell tartani. És honnan vegyék a pénzt, ha deficit a költségvetés?

A bizottsági tagokat viszont a leg-szélesebb körből sikerült összegyűjteni. Ez 1908-ban alakult, és évekig vizsgálta a vízzivárgások okait. Öt év alatt már jutottak valamire. Ez már onnan is megállapítható, hogy a Pesti Hírlap 1912. október 18-án arról háborgott, hogy nagyon lassan halad az Alagút javítása. Az Est 1913. augusztus 7-én arról tudósíthatott, hogy a restaurálás elkészült. A víz ugyan tovább szivárgott, de másutt és másként.

A húszas és a harmincas évek? Budapesti Napló, 1923. október 20.: Az Alagút piszkos és poros. Esti Kurir, 1924. július 30.: Éjszaka sötét van az Alagútban, félős benne a közlekedés. Városkultúra, 1934.: Az Alagút piszkos, elhanyagolt, korszerűtlenül szűk. Kománylak, 1936-ban: Rendbehozni az életveszélyes állapotban levő Alagutat. Ahová 1944-ben, az első légitámadások idején tömegesen menekültek az életveszély elől az emberek. Egészen addig, amíg azt le nem zárták előlük. Az ostrom alatt betonnal és homokzsákokkal elzárták a két bejáratot. Vitéz Hindy Iván, a nyilas városparancsnok és Pfeffer-Wildenbruch SS-tábornok itt rendezte be harcálláspontját. Felhasználva azt a Szent György térre vezető aknát, amely összeköttetést jelentett a Vár sziklapincéivel. Szörnyű dolgok játszódtak le. Ezt már szerencsére mindenki elfelejtette. De nem most, hanem már 1945 májusában. A Budai Polgár című lapocska május 20-án arról panaszkodott, hogy már három hónap is eltelt a felszabadulás óta, s az Alagutat még mindig nem tisztították meg a romcsoktól, még mindig nem hozták rendbe. Amíg ez a lap megjelent — vagy három hónapig —, nem is vette le ezt a témát a napirendről. 1945. július 1-i számában „A Budai Polgár kislexikoná”-ban így tréfálkoztak: „Alagút. Bejáratára írta Dante: Ki itt belépsz, hagyj fel minden reménnyel!”

UTOLJÁRA 1973-BAN jelentett szenzációt. Rendbe hozták, úgy tűnik, hogy most már véglegesen. Januárban zárták le, június 15-én délután már át is adták. Hatalmas ventilátorokat szereltek bele a benzingőz ellen. És akár hiszik, akár nem, nem egészen egy évtizeddel ezelőtt még három műszakban folyt egy ilyen sürgős építkezés. Kész is lettek a határidő előtt egy hónappal. Hogy a határidőt úgy állapították meg, hogy egy hónappal előbb kész lehessenek? Kérem, annyi mindent írt — az előzményeket nem is számítva — a sajtó az Alagútról, annak 125 esztendeje alatt, hogy ilyen rossz májű megjegyzés már igazán nem is számít.

Az Alagutat mindenestre unokáink is látni fogják. Persze csak akkor, ha felnéznek, nemcsak az előttük haladó féklámpáját figyelik. Hiszen van rajta csodálni való. Csak nehogy koccanás legyen belőle.

Pintér István