

1956 APR 14

BÉKE ÉS SZABADSÁG

944 SZÁZÉVESES az alagút

SZÁZ ÉVES bizony, elhihetik. 1856 márciusában nyílt meg a gyalogos közlekedés számára, 1857 áprilisában a kocsiforgalomnak. A fővárosi magisztrátus válogathat benne, a két dátumnak melyikét ünnepelje meg. E sorok mindenesetre megrendezik most mindkettőnek a maguk kis házi papiroünnepét.

Aki írja őket, maga kocsin ment rajta először végig, megvan annak negyven éve legalább. Omnibuszon, a kocsis mellett, aki azzal tett boldoggá, hogy az Alagútban, ahol tilos volt vele pattogatni, kezembe adta az ostort. Az omnibuszra oldalt az Elkan szücs neve volt ráfestve, előtte két nehéz mecklenburgi trappolt, úgy utaztunk — már engedelmet kérek — lócitromtól lócitromig. A két végállomáson volt ebből ugyanis egy-egy nagy rakás, a Horváth-kertnél és a Múcsarnok mögött; az útvonal különben a kettő közt pontosan a mai egyes buszvé volt.

Mégis az a helyes, hogy az Alagút gyalogforgalmának századik évfordulóját tekintsem az Alagút centenáriumnak. Hisz' az ötvenes évek elején aki gyalogszerrrel Budáról Pestre tartott, akárhonnan is a Lánchídhöz kellett eljutnia. Eötvös József és Jókai például a Svábhegyről igyekezett lefelé az Akadémia ülésére. »A Svábhegyről leértünk, lejtőn sebesen halad az ember« — írta Jókai. — »Eljutottunk a várhegyig. Az alagutat még akkor járatta Ürményi (ez az ő műve volt, bizony megörökíthetnék egy emléktáblán a nevét), esserint még a várba is fel kellett ballagnunk, hogy a Lánchídhöz jussunk.«

IGEN, KÉTSÉGKIVÜL »Ürményi műve« volt az Alagút. Ürményi József egykori alnádoré, az ötvenes évek konzervatív főnemesei pártjának, a magyar feudálkapitalizmust megalapozó neo-széchenyianusoknak gazdaságpolitikai vezéré. Clark Ádámmal csináltatta meg, a Lánchíd-építő Clark Vilmos társszerzőjével. Bécs nem is nézte egyelőre jó szemmel, hogy jövődöbéli partnerei, a magyar magnások ott a Lajtán túl, külön »tartományi« kapitalizmust szerveznek. Az alagútépítés már a negyvenes évek elején a Széchenyi nagy Lánchíd-tervének része volt: Ürményi tehát, mikor megcsináltatta, s épp a Lánchíd egyik mesterével csináltatta meg — akkor a gyakorlati program végrehajtásában egyúttal politikailag is Széchenyi művének jelképes és elvszerű folytatását kívánta demonstrálni.

Bérczy Károly akkor még nem fordította le *Anyéigint*, csak Heckenastnak csinált *Világkrónikát*, s megcsinálta benne az Alagút riportját is: az Alagútét, mely a budai várhegy alatt 180 öl hosszúság és 5 öl szélességben vezet keresztül s 1857-ben már a szekerek átjárására is készen fog állani. S így mondja ő is:

»Gróf Széchenyi István ezen eszméjét Ürményi József fogta fel s 300 000 forintnyi tőkével részvényes társulatot alapítván, ennek fáradhatatlan buzgalma elnöke lön. Az anyagi kivétel érdeme Clark Ádám angol építész illeti, ki a hasonló Triernek nagy hírnevű építész remekművét, a páratlan

Lánchídat elhúnyt mestere jobbkeze gyanánt fejezte be. Az alagút díszes homlokzata s tömör idoma a Lánchíd nagyszerűségéhez van mérve s ennek folytatásaként tekinthető, miután e két nagy mű egyenes vonallal köti össze a pesti partszegélyt Buda Krisztina külvárosával. Az angolul tunnelnek nevezett alagút belseje is — bár az átfúrásnál és sziklarepesztéseknél sok akadállyal kellett megküzdeni — mindenütt csinos és arányos. A ki- és bevezető két oldalgyalogút között egymás mellett elhaladó szekerek számára kellő tér van hagyva. Építésmódja Clark Ádám találmánya szerint élér az eddigi alagutakétól, mert míg azok belebb egyre magasodnak, itt az üreg magassága közép felé kisebbedik, s míg a bejárásnál az öt ölet három lábbal haladja meg, addig e magasság a közepén csak egy lábbal több négy önel.«

HOGY EZEKET a magnásokat mi lelte!

Széchenyi Döblingből némi elégtétellel, de kissé kesernyén is figyelt, mint kap észbe az osztrák tőke gyarmatosító ereje láttán — jó másfél évtizedes késéssel — a magyar arisztokrácia: az a mémetes magnásvilág, mely a »Stefi gróf« hajdani »bolondériái« annyit mulatott, s amely most lázas közgazdasági tevékenykedésbe kezd, sőt osztrák tiszteteket kezd inzultálni s nem győz díszmagyart öltetni! Lám, muszáj nekik 1856-ban földhitelbank-alapítással kísérletezni, 1857-ben Első Magyar Általános Biztosítót alapítani!

Bizony, a feudálkapitalizmusként jelentkező magyar kapitalizmus egészségtelen, de nagyszabású fundálásának történetileg még mindig nem kellő figyelemre méltított évei ezek. S a nagy vasútépítkezések évei: 55-ben, 56-ban alakulnak az ország nagy vasútvonalainak engedélyes társulatai, igazgatóságukban csupa magnással s köztük egy-két bécsi pénzcsoporttal és — *Péirere, Fould, Seillière* — a Második Császárság nagy párizsi bankárneveivel. Kilencven évre szólnak a licenck: olyan kamatproblémákat, pénzügyi és jogi kérdéseket vetnek fel ezek is, hogy a 67-es magyar kormányok ugyancsak belejzadnak, míg a vonalakat sikerül végre idejekorán állami tulajdonba venniük. Különben is kordodva megy minden: maga Ürményi is majdnem lehetetlenné lesz anyagilag, ha váltóadósságából a vállalkozási lázba esett magnások ki nem húzzák. »Ürményi Széchenyit utánozza« — mérgelődik hivatalos jelentésében Kempen altábornagy, a bécsi rendőrmiszter. »Igen tevékeny izgató, úgy viselkedik, mintha a konzervatív párt vezetője volna« — mondja egy másik jelentés; bevásárlását az OMGE vezetőségébe Albrecht főherceg nem erősíti meg. Az osztrák és a speciális, parlagi magyar kapitalizmus birkózásának első, »szabadfogású« menetel ezek, melyen a kompromisszumot meghozó Hatvanhét előtt. A hatvanas évek elején már Ürményi Alagút-részvénytársasága is a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank »nagyobb előlegére« szorul — holott utasforgalma már az első években is eléri a milliót.

Az Ürményi emléktáblája az Alagúton, melyet Jókai oda reklamált, mégis elkelve oda; csak a neve fölé véssük nagyobb betűvel a Clark Ádám és a Széchenyi nevét.

JÓL ÉPÍTETTÉK az Alagutat, azért szolgál jól ma is: nemcsak két szekér — két autóbusz is tisztességesen elhalad benne egymás mellett. A Széchenyiek gondja sem távozik a kettős mű, a Lánchíd s az Alagút mellől: odaragasztja az Alagút mellé a Siklót is Széchenyi ifjabbik fia, a műszaki képesítésű és Pesten tűzoltóságot szervező Széchenyi Ödön, aki megcsinálja a tűzoltóságot Isztambulban a törököknek is (meg is teszük basának érte). Szemefénye ekkor Budapestnek a Lánchíd és az Alagút: a kettő közti területet, a mai Clark Ádám teret látják el először faburkolattal is, John Norris rendszere szerint. (1871-ben cselekszik ezt, ugyanakkor, amikor a mai Kossuth Lajos utcán megcsinálják az első aszfaltozást: 85 éves forduló ez is, megünnepelhető, ha tetszik.)

Nem sokkal a felszabadulás előtt új műköburkolatot is kapott az Alagút belseje; ami pedig az Alagutat és melléküregeit, mint kormányzói óvóhelyet, rejtékutat stb. illető pesti rezéket illeti — hát a szakemberek bizonyára kideríthetik: annyi azonban bizonyos, hogy a Vár gazdája 44-ben nem élt vele, hanem ehelyett szépen beült a *Wehrmacht* sofőrje mögé. S nem az Alagúton keresztül kísérte meg a menekvést a Várban bennszorult utolsó náci alakulat sem. Ott, az Alagút budai szája fölött — azaz hogy annak a jövődöbéli helye fölött — különben már 49-ben is csunyan megjárta az ostromlott német: Udvardi őrnagy a Horváth-kertből ott mászott fel rohamozó honvédekkel.

Legyen a Horváth-kertben Budán... Nem, dehogyan is frivolitás itt mindjárt a Zerkowitz dalát megcsendítenem. Azt is, hogy *Éjjel az omnibusz tetején*. Hozzá tartozik az is az Alagúthoz, de meg e város dallamkincséhez is. Mit nem adott volna ezekért 1861-ben a jeles Molnár György, amikor Alsodorf német direktortól kibérelte a Színkörnek becézett Horváth-kerti pajtát, kiíratta rá a régi balatonfüredi színház Kisfaludy-féle jelszavát — »Hazafiságot a nemzetiségnek!« — s buzgón játszotta benne („párisi kánkánnal“) a *Dunán apó és fia* című műremeket...

Különben sem bánám, ha megint színházba járhatnék Pestről az Alagúton át Budára. Legalább nyaranta, legalább a Horváth-kertbe, a Budai Színkörbe, ha megvolna még. Elkelt az ott, jó helyen volt; úgy sincs Budán más, gondolkodjunk rajta.

AZ A CSUDA, hogy aki a Lánchídon átért a jobb partra, még koránt sincs ember Budán. Budára csak akkor érkezik az ember igazán, ha már átment az Alagúton is: ott kezdődik csak Buda. Az Alagút elé, a térre, ahol az 1-es számú kilométerkö áll, ahonnan a magyar országutak kiindulnak — oda a Lánchídon még Pest lehellete szakad át.

Hanem azt a teret, miután a Lánchíd újra felépült, gyönyörűen tervezte meg a közlekedést is szabályozó nagy virágrondóval az új városrendezés. Nincs is benne olyasmi, ami ideiglenes megoldásnak volna tekinthető, csak a különben stílusosan kiképzett Lánchíd-eszpresszó elhelyezése, az ostrom-leborotvá" a kávéház helyén, a bevakolt tűzfal szögletében. (Az Alagút szája fölötti terasz valamikor, a múlt században divatos uzsonnázóhely volt: az „Ellipsz“. Ajánlom a szakemberek figyelmébe...) Meg is ér ez itt, e térség, minden gondoskodást.

Itt, az egyes kilométerkőnél, az Alagút s a Lánchíd közt, ahányszor az autóbusz megkerüli velem az óriás virágagyat, majd befut a két oroszlan közé: mintha csakugyan Budapest legszebb, legjelentősebb városképébe érnék. Kecses, levegős és történelmi szépségében úgy érzem meg hirtelen Budapestet, akár Párizst az Étoile-on, Rómát a Kapitóliumon.

HA A VÁR rendezése majd a Siklót is visszaragasztja az Alagút fölé, ha újból megszólal az indóházi kis réztrombita — abban is együtt lesz a múlt és a jövő. Hisz' fülemben cseng még, ahogy az indító ellenőr mondta (ha a hagyományos rövid ő-betűvel is): „Ee-lőre!“

Rónai Mihály András

