

MAGYAR NEMZET

1982 MAJ 1 6'

244

jelentjük -----

**AZ ÉLET OLYAN,
MINT AZ ALAGUT...**

Gondolata a Lánchíd munkálataival egy időben merült fel. Nem mintha annyira nekiveselkedtek volna a város-szeplősnek, csak éppen ment közben jöttek rá, hogy a hidat nem jó helyre építették. A Vár-hegy ugyanis erősen akadályozta a közlekedést: aki a Krisztinába tartott, annak meg kellett kerülnie a hegyet. A budai oldalon egyébként is úgy épült a város, hogy a vár köré települt minden. Egy idő múltán az egyes városrészek (Tabán, Krisztina, Újlak) önálló életre keltek, s már-már szinte elszakadtak egymástól...

Az alagút ötlete mindenkinek tetszett, de csak kevesen hitték benne. Jókai Mór 1847-ben, az Életképekben, tréfásan elmélkedett fölötte: „A budai Vár-hegy keresztülfuratik — írja —, éppen a Lánchíddal szemközt, ezáltal a Krisztina-városba egyenes úton fogunk járhatni. A dolog több, mint bizonyos, a terv kész, az egy-let megalakult, a kivitelt gyerekség, a kiállítás ragyogó, a Tunnel mesés fényű leendő, csupán az nincs még elhatározva, hogy kívülről kezdjenek-e hozzá, vagy belülről...”

A Széchenyi felvetette gondolatot csak az Ürményi Ferenc közigazdász által 1850-ben szervezett társaság vitte dűlőre. Akárcsak a Lánchíd építésénél, ezúttal is részvényeket osztottak, s mindkét esetben a pesti és a bécsi bankházak (Ullmann, Wodianer, Sina és Rotschild) támogatták nagy lelkesedéssel az ügyet. A tervet a már félig-meddig megmagyarosodott Clark Ádám készítette. 1853-ban kezdték az érdemi munkát, a fúrás néhány hónap alatt befejeződött (ez nálunk gyorsan megy!), három év múlva az egész létesítményt átadták a forgalomnak. Az utolsó simításokat éppen 125 éve, 1857. április 30-án végezték el.

A járműforgalom mellett, természetesen, sokáig jelentős volt a személyi forgalom is. (A benzingőz és a kipufogógáz még nem zavarta a sétálókat.) Az alagút közepéből lépcső vezetett föl a Várba. Ez a sziklák között kigyózó lépcső nagy ámulatot keltett mind a vidékről, mind a külföldről hozzánk látogatókban. Amellett hasznos is volt: esős időben fedett sétautat biztosított a gyalogosoknak...

A 350 méter hosszú alagút két végén díszes kapu állott. A nyugati, romantikusan szép bejárat a II. világháborúban elpusztult — újjáépítették, de eredeti szépségét már nem adhatták vissza. A keleti kapuban (a Lánchíd budai hídfőjénél) eklektikus jellegű, lőtusköteges oszlopfőket terveztek. Végül azonban a klasszicizáló stílus győzött: két-két dór oszlop szegélyezi az alagút nyílását, amely fölött oroszlánfej díszel (az utóbbi időben a nemzeti címer is).

Itt, a mai Clark Ádám téren, az 1860-as években — nem sokkal az alagút megnyitása után — egy ódon istálló épületében működött a Budai Népszínház. Vezetője a kiváló színész, Molnár György volt. A színház drapériáját egy Lieb nevű festőnövendék készítette, a későbbi Munkácsy Mihály. Itt lépett először színpadra 12 évesen Blaha Lujza, minden idők legnagyobb primadonnája — akkor még Kölesi Lujza néven. Később, az alagút bejáratától balra alakították ki a siklót, a főváros egyik hajdani, nagyszerű attrakcióját. Az 1950-es években azon a ponton, ahol ma a 0 kilométerkő helyezkedik el, egy kis munkásszobor állt. Kezét a szeme elé emelte, hogy ne bántsa a fény... (Nem tudni pontosan, miért tett így: a szobor ugyan is — történetesen — észak felé nézett.)

Sok adoma, számos tréfa, és játékos kiszólás tárgya is volt a vár-hegyi „tunnel”. Ezek közül a legismertebb állítólag Karinthy Frigyesről ered: az illető olyan, mint az alagút...

jelentjük -----
