

# AZ ALAGÚT

Írta: PÁSZTOR MIHÁLY

Szerelmes párok, kikapós szalmaözvegyek és természetbarátok kedvelt találkozóhelye, a régi kávéházi viccfaragók állandó témája a budai Alagút, melynek az ad most aktualitást, hogy nagy ünnepek, szónoklatok keretében hetvenöt esztendeje, hogy átadták a forgalomnak. Eredetileg egy részvénytársaság furatta meg a Várhegyet és évtizedekig ez a részvénytársaság szedte az alagút-pénzt. A Károlyi-forradalom óta azonban, mióta az alagút-pénz szedését beszüntették; Clark Ádámnak ez a nagyszerű alkotása olyan, mint az árva gyermek. Tutorja a magyar állam, de szabadulni szeretne tőle és minden áron a főváros nyakába akarja varrni az Alagútat. Úgy tessék megérteni a dolgot, hogy az Alagút, ha enni nem is kér, de mégis pénzbe kerül. Tatarozása, tisztogatása állandó költséggel jár, és ezt a költséget szeretné az állam áthárítani a fővárosra. A főváros azonban nem akar tudni az Alagútról. A jegyzőkönyvek és izenet-váltások aktái egyre több helyet foglalnak el a porosodó polcokon; az Alagút pedig, — ez a hetvenötéves árva gyermek — akitől állam és főváros szabadulni szeretne, közömbösen nézi a nagy vetélkedés és ép olyan becsületesen teljesíti kötelességét ma is, mint hetvenöt esztendővel ezelőtt, mikor nagy ünnepek keretében átadták a közhasználatnak.

Alagút van másutt is; szebb is, nagyobb is; de a budai Alagút élettörténete annyi érdekességből szövéődik össze, hogy most, a jubilaris alkalommal, nem árt, hogy ha egymást elmondunk róla. Az egyik érdekessége az, hogy a Várhegy átfúrásának a gondolata ugyanabban a zseniális agyban született meg, melyből a Lánchíd megépítésének az ötlete pattant ki. Gróf Széchenyi István már 1845-ben összetoborzott egy részvényes társaságot az Alagút megépítése céljából. A város politikai viszonyok; a szabadságharc és Széchenyi betegsége azonban megakadályozta, hogy hamarosan testté váljék az Ige. Mikor azonban 1849 végén megindult a forgalom a Lánchídon, hamarosan belátta mindenki, hogy a Lánchíd nem sokat ér alagút nélkül. Mert áthozza ugyan az embert Pestről Budára, de Budán aztán Clarkék nagyszerű hídja nekiviszi a forgalmat a hegynek. Éppen azért egy kis társaság, melynek Urmenyi József volt a vezetője, megindította az akciót az alagút megépítése dolgában. Már nyolcvan esztendővel ezelőtt megalakult az Alagút Társaság. Clark Ádám csinálta meg a terveket és a számításokat. Az első kalkulációk szerint Clark Ádám kétnyílású alagutat akart építeni, később azonban az alapítók költségkímélés okából egynyílású alagútban állapodtak meg. A költségeket az angol tervező 300 ezer pengő forintra számította ki s éppen ezért háromezer, egyenkint száz pengő forint névértékű részvényt bocsátottak ki. Mikor azonban elkészült az Alagút, akkor derült ki, hogy rosszul számítottak, úgyhogy a budai Alagút alaptőkéje végül is 441 ezer forintot tett ki.

Együtt volt tehát már a pénz is, az építkezést azonban nem lehetett megkezdeni, mert a helytartóság akadékoskodott. Akkor szólt bele a vitába a katonaság, mely meghányván-vetvén a dolgot, kijelentette, hogy stratégiai okokból föltétlenül szükség van az alagútra és ha egy részvényes társaság nem vállalkozott volna a megépítésére, akkor a katonai kincstárnak kellene megépíteni. A

dolog úgy állott, hogy Világos után katonáék sokáig azt hitték, hogy a magyar nemzet szabadságharca 1849-cel nem ért véget és minden pillanatban el kell készülnie lenni az osztrák hadseregnek egy újabb ribillióra. Bécsben nem túlságosan bíztak benne, hogy Pest sokáig vesztleg marad, éppen azért építették meg 1852-ben a gellérthegy-i Citadellát; megerősítették a budai várat és a katonai előkészületekbe volt belekalkulálva az alagút megépítése is. A katonai igazgatás ugyanis úgy képzelte a dolgot, hogy a Szent György-térről, körülbelül arról a helyről, amelyen sokáig a Hentzi-emplék állott, a hegyen keresztül 50 méter mély, függőleges aknákat építenek, mely levezet az alagút közepéig. Ha aztán baj támadna, a várórség ezen az aknán leereszkedne az alagútba és az alagúton keresztül menekülne el. Így történt aztán, hogy a vészkijáratokkal együtt épült meg az alagút, amelyet hetvenöt esztendővel ezelőtt adtak át a forgalomnak. Maga a publikum természetesen ezekről a kombinációkról nem tudott. Csak akkor lett publikus a dolog, mikor Bécsben belátták, hogy új magyar szabadságharcról szó sincs és a katonai kincstár egy esztendővel a kiegyezés előtt betömte a vészkijáratot.

A világháború után 1920-ban három vállalkozó liftet akart építeni a vészkijáratban. Az volt az elgondolásuk, hogy a Várból mégis csak könnyebben lejut az ember liften, mint siklón. A koncessziót meg is kapták, de nem vették igénybe, mert nem kaptak a koncesszióhoz pénzes társat. A pénzemberek ugyanis hamarosan rájöttek, hogy az alagút lifte üzletnek nem üzlet és ha már készpénzt akarnak kockáztatni, akkor mégis csak kiadósabb, ha dollárt vesznek rajta.

Azóta ez az ötven méter magas akna nem szerepel az üzleti vállalkozások tervei között. Az Alagút pedig éli világát és teljesíti kötelességét. Nem reflektál hálára, pedig a pesti ember igazán nagy hálára van kötelezve iránta, mert az Alagút hozta közelebb Pesthez a Krisztinát, meg a Tabánt, akkor, amikor még csak a Lánchíd volt az egyetlen pesti híd a Dunán. Az Alagúton keresztül lopózik át a budai hegyek fűszeres illata a pesti sikátorokba, ha jön a tavasz és az Alagúton keresztül jut a pesti ember azokhoz a régi, kicsi, kedves és intim budai kocsmákhoz, amelyek fás, lombos udvarán valamikor régen olyan jó volt kettesben vacsorázni kánikulás nyarak estéin. Az Alagút budai szájához közel volt a fiatal libapecsényéjéről híres Politischer Kreisler; közel volt a Romléhner, akinek a sült csirkéje meg a kacsája volt szenzációs. Nevezetes kocsmája volt az öreg Bleichernek, akihez főként a Horváth-kert színészei és színésznői, meg pesti ujságírók jártak. Kellemes hely volt a Vén diófa, meg a Márvánmenyasszony, ahol pompásan csinálták a pezsgős bowlet. Most húsz esztendeje júliusban, naponta több mint ezer pesti kocsi szaladt át Budára az Alagúton keresztül, hogy a gyalogosokról és az omnibuszokról ne is beszéljünk. Az Alagút nélkül a meleg nyáron szánandóbb és kietlenebb lenne a pesti ember élete; a szalmaözvegyek sok szórakozási lehetőségéből nagyon hiányoznának, ha bizalmas kettesben nem az Alagúton keresztül robognának át Budára.

Az Alagút kedves tartozéka, nagyszerű rekvizituma Pestnek. Játékszere a fantáziának, téma a tervezgetéseknek és a budai Alagút az, amelyből az ötletszegény öregek valamikor, hatvan-hetven évvel ezelőtt tréfát üztek, elhíresztelvén róla, hogy arra való, hogy esős időben alátolják a Lánchídat, nehogy megázzék. És ha nem tolják alá mégsem, csak azért nem teszik, mert kiderült, hogy a Lánchíd hosszabb, mint az Alagút.

Így szórakoztak a kávéházban valamikor a régiek, akik azóta mind elmentek egy másik világba, ahol nincsen Lánchíd és nincsen Alagút. Az Alagút pedig erőben, egészségben érte meg a hetvenötödik esztendőt.