

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.825

Hely

Idő

"185/195"

Személy

Helyszám

Szerző:

Cím:

Forrás:

1000

éves az alagút

(Hely)

Magy. Ujs. 1857. IV. 27.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Ki gondolta volna, hogy a budai alagútnak kora is van? A Clark Ádám téren ásító üreg nélkül éppoly nehéz lenne elképzelni a fővárost, mint mondjuk Duna híján. Pedig éppen száz esztendeje trappolt keresztül benne az első lovasfogat, leszurkolva a kiszabott 6 krajcárnyi alagút-vámost.

Semmi nevezetes ünnepély

nem kísérte megnyitását. A munkálatokat vezető alagút-egylet április utolsó napjaiban közhírré tette a lapokban, hogy az alagút „mindenféle járművek számára megnyitva leend”, bár a közúti burkolat még nem készült el teljesen. A sietséget Ő cs. kir. apostoli Főlsége látogatása indokolta, akit május pegyedikére vár-

tak. Pest-Budára. S ekkor szerezte a budai alagút első jó pontját, a király nem tekintette meg az építkezéseket, nem kocsizott át rajta, egyszerűen tudomást sem vett létezéséről. Nosza, megindult a népvándorlás, ha a királynak nem kell, akkor bizonyosan jó a magyarnak! A tunnell népszerűsége meg volt alapozva.

Manapság minden gyerek tudja, hogy az alagút a Lánchíd számára szolgál éjszakai szállásul, esténként betolják, hogy meg ne fázzék, szegény. Évszázados félreértést kell elosztatnunk: az alagút építésének ötlete előbb született

meg, mint az állandó hídé. Ennek okát a város fejlődésében kell keresnünk.

Körülbelül az 1800-as évek elejére tehető Pest gyors fejlődése. A forgalom részint áttevődik ide a régi középpontból, a Várból és Krisztinavárosból, amelyeknek jelentősége azonban továbbra sem szűnik meg. Igen ám, csak hogy egyik központból a másikba fáradságos hegyi út vezetett, ha valaki nem akarta megkerülni az egész budai Várhegyet. Kézenfekvő volt tehát az alagút eszméje, amelyet elsőnek Széchenyi István vetett fel.

Kivitelre 1852-ben került sor. Egy „közhasznú férfiú”, Ürményi József vezetésével Budai Alagút-egylet néven részvénytársaság alakult, amely a Lánchíd építőjét, a nálunk letelepedett Clark Ádámot bízta meg a munkálatok vezetésével. A következő esztendő februárjában meg is indult a fúrás, mégpedig a közönség nagy megrökönyödésére egyszerre három oldalról. A várbeli Szent György térről ugyanis függőleges aknákat vágtak, amelyen keresztül lejárhattak a munkások. Így a Lánchíd és a krisztinavárosi munkahelyeken kívül egyidejűleg az alagút belsejében is megkezdődött a fejtés.

Az építkezést nem kísérte különösebb esemény. Az egy-

korú lapok beszámolnak arról, hogy a király 800 mázsá löport adományozott legkegyelmesebben az Alagúttársaságnak a robbantások céljaira, de nehogy valaki meggon- dolatlan pazarlással vádolja Ofelségét, mindjárt hozzá is teszi, hogy ennek fejében a katonaság ingyen veszi igénybe a tunnell. Végre, hét és fél hónapi munka után ledőlt az utolsó sziklapad is. Szabad volt az út a Várhegy két oldala között.

Szabad — de csak annak, aki megengedhette magának ezt a „költéséges” mulatságot. Az alagút-egylet ugyanis 50 esztendőre vámszedési jogot kapott, s díjszabás tekintetében — mint írták — „egy- húrón pendül a Lánchíddal”. Gyalogos ember 1 krajcárt, taligás (egy kerékkel) 2 krajcárt, taligás (két kerékkel) 3 krajcárt fizetett. Egy ló után 3 krajcárt számítottak, igaz, hogy ebben már az ember is „bennfoglaltatott”.

Százéves az alagút! S bár a mi alagutunk háromszázötven méteres hosszával éppúgy, mint száz évével, gyerek csak az alagutak népes családjában, szeretettel köszöntjük. S némi rosszindulattal mondhatnánk: néha jólesik tudni, hogy ebben a városban nemcsak a kartárs a kartársat, beosztott a főnökét, hanem a budai Várhegyet is megfúrták már.