

1991. H.A.K. J.33.

1991-10-08



KÖZLEKEDÉS TUDOMÁNYI SZEMLE



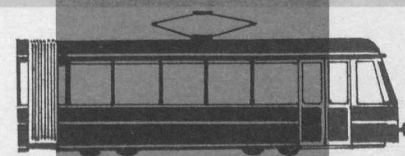
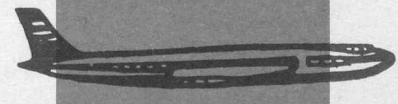
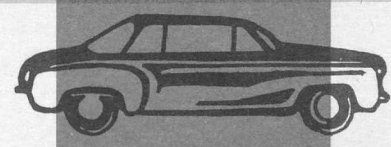
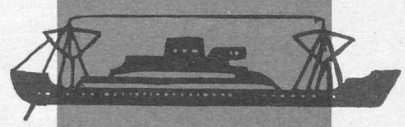
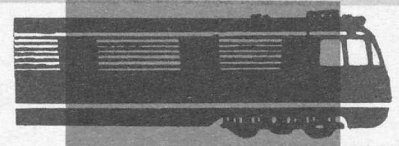
*Széchenyi István, gróf
1791-1860.
(Amorling frög, 50 festménye alapján)*

Széchenyi István

Arta, 1991. szeptember, Budapest

Széchenyi István

Széchenyi István gróf



1991.
SZEPTEMBER

9. SZÁM
XII. ÉVFOLYAM

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE
A Közlekedéstudományi Egyesület lapja

A lap megjelenését támogatják:
DUNATRANS KFT, GYSEV,
HUNGAROCAMION, INTERGLOB,
MAHART, MALÉV, MÁV, MTESZ,
SZŐVAUT, UVATERV, VOLÁN
vállalatok: ALBA, BORSOD, KAPOS,
KISALFÖLD, KÖRÖS, TISZA,
VOLÁNBUSZ, VOLÁNCAMION,
VOLÁN-DÉLFU, VOLÁN-TEFU RT.

VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
RUNDSCHAU
Zeitschrift des Vereins für
Verkehrswissenschaft

REVUE DE LA SCIENCE
DES COMMUNICATIONS
Organe de la Société Scientifique
des Communications

SCIENTIFIC REVIEW
OF COMMUNICATIONS
Monthly of the Scientific Association for
Communication

Megjelenik havonta

felelős szerkesztő
DR. IVÁNY ÁRPÁD

szerkesztő
HÜTTL PÁL

A szerkesztőség címe: 1146 Budapest,
Városligeti krt. 11. Telefon: 1420-565

Kiadja a Delta-B KFT 1093 Lónyai u. 44.
Telefon: 118-1772

Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető
bármely hírlapkézesítő postahivatalnál, a
Hírlapelőfizetési és Lapellátási Irodánál
Budapest XIII., Lehel u. 10/a. — 1900
— közvetlenül vagy postautalványon,
valamint átutalással a HELIR 215-96 162
pénzforgalmú jelzőszáma.

Egy szám ára: 45,- Ft, egy évre: 540,- Ft.
Külföldön terjeszti a Kultúra
Külkereskedelmi Vállalat, 1389 Budapest,
Pf.: 149.

Szedés: ROLICAD Kft.

Készült: Script Nyomda
Felelős vezető: Kaiser Antalné

Publishing House of International
Organisation of Journalist INTERPRESS,
Budapest, Tanács krt. 11. H-1075.
Telefon: 22-1271 TX. IPKH. 22-5080

HUNGEXPO Advertising Agency,
Budapest, P.O.B. 44. H-1441
Telephone: 225-008, Telex: 22-4525 bexpo

MH-Advertising, Budapest, H-1818
Telephone: 183-640, Telex: mahir 22-5341

Tartalom

Siklós Csaba: Széchenyi István és a magyar közlekedés 321

A közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter rövid bevezetőben méltatja az első felelős magyar kormány közmunka- és közlekedési miniszterének, Széchenyi Istvánnak a közlekedés terén végzett munkásságát.

Katona András: Új Széchenyi emlékkiállítás Nagycenken 322

A szerző bemutatja az 1973-ban létesített és az idén felújított nagycenki Széchenyi István emlékmúzeumot és annak állandó kiállítását.

Dr. Czére Béla: Széchenyi közlekedéspolitikája 329

A szerző mélyrehatóan elemzi Széchenyi életművét, kiemelve legmaradandóbb, legjellegzetesebb tevékenységét, közlekedéspolitikai elképzeléseit. A Gróf e munkásságát a magyarországi reformkor világába: politikai, társadalmi- gazdasági viszonyaiba helyezve mutatja be.

Dr. Gáll Imre: Széchenyi Lánchídja 340

A Széchenyi-Lánchíd Budapest első Duna-hídja, a város szimbóluma. Közel 140 évvel ezelőtt létesült W. T. Clark tervei alapján, Széchenyi kezdeményezésére és kitartó munkálkodásának eredményeképpen. A Lánchíd Budapestnek ma is a legszebb hídja.

Dr. Biró József: Széchenyi és a magyar hajózás 348

A szerző bemutatja Széchenyi Istvánnak a magyar hajózás ügyéért végzett munkásságát.

Dr. Dienes Istvánné: Széchenyi és fővárosunk fejlődése 357

A cikk széles körűen elemzi Széchenyi munkásságát Budapest kialakulásában és világvárossá való kifejlődésében.

Szerzőink:

Siklós Csaba közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter; *Katona András* közl. mérnök, a Közlekedési Múzeum főigazgatója; *Dr. Czére Béla* a közlekedéstud. doktora, c. egyetemi tanár, a Közlekedési Múzeum ny. főigazgatója; *Dr. Gáll Imre* gyémántdiplomás okl. mérnök; *Dr. Biró József* a Közlekedési Múzeum ny. főigazgatóhelyettese; *Dr. Dienes Istvánné* bölcész, a Közlekedési Múzeum tud. főmunkatársa.

SZÉCHENYI ISTVÁN ÉS A MAGYAR KÖZLEKEDÉS

„Akarom, tisztán lássatok!”
(Széchenyi)

Kétszáz éve született „a legnagyobb magyar”, a reformkor kimagasló történelmi személyisége. Méltó, hogy az Emlékév alkalmából a Közlekedéstudományi Szemle, a magyar közlekedési értelmiség tudományos lapja, külön számmal adózzék az első magyar közlekedésügyi miniszter emlékének.

Nem kétséges, hogy a hazai közlekedés megalapozása az ő nevéhez fűződik. Ma is csodálattal szemlélhetjük azt a tisztánlátást, amivel a közlekedés akkori helyzetét és mindenkori nemzetgazdasági szerepét megítélte. Őrá hivatkozva hangsúlyozom, hogy a közlekedést gazdasági súlyának megfelelő helyre kell tenni — ma is! Miért? Mert — Széchenyivel szólva — „nincs köz- és magángazdaságunknak olyan ága, mely általa ne illetetnék.”

A közlekedés a társadalom és a gazdaság működésének, fejlődésének egyik alapvető feltétele. Ezért különleges megítélést igényel a gazdaságpolitikában. A fejletlen közlekedési infrastruktúra mind a közlekedéspolitikai irányváltást, mind a növekedési modellváltást képes meghiúsítani. Mindenkori színvonala meghatározólag hat a környezeti állapotokra, az életszínvonalra és az életminőségre is.

Szaktanácsunk képviselői ma már szinte valamennyi megnyilatkozásuk refrénjeként idézik ezeket a felismeréseket. 1848-ban azonban, amikor Széchenyi elvállalta a Közlekedési Bizottság vezetését a Helytartótanácsban, reformgondolatai még meglepően újak és vitatottak voltak. Nem kevés küzdelmébe került, míg 1848-ban megfogalmazhatta és — mint az első felelős magyar minisztérium közmunika és közlekedésügyi minisztere — az Országgyűlés elé terjeszthette „Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről” c. művét.

Ez a törvényjavaslat volt az első átfogó és részletes tervezet a hazai közlekedés teljes hálózatának megszervezésére. Rendszerszemlélete (nem is létezett még ez a fogalom akkor!), amivel „egybelátta”, egységesen kezelte a magyar vasúthálózatot, a közutakat, a folyókat és csatornákat, ma is bámulatraméltó.

A javaslat mögött európai látókör, utazásai során méhszorgalommal gyűjtött és következetesen hasznosított tapasztalatok vannak. Személyes élmények alapján vallotta, le is írta — 1833-ban a Stádiumban már — : „Az összehasonlítás világítja meg helyzetünk, és egyúttal követendő példát is ad elénk”. Ma sincs ez másként.

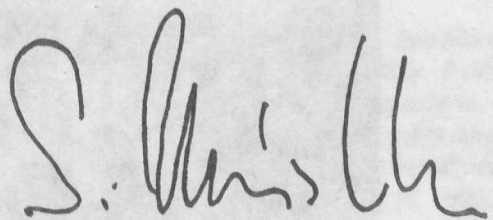
A „Javaslat” a kortársak körében — pártállásra való tekintet nélkül! — osztatlan tetszést aratott. Még korábbi ellenfelei is elismerték a mű alaposságát és szakszerűségét. Az Országgyűlés a javaslatot egyhangúlag 1848. évi 30. tc.-ként emelte törvényerőre. Lényege: az Országgyűlés mondja ki a közhasználatú közlekedési eszközök-

nek állami, vagy az állam által engedélyezett módon való létesítését, Pesten alapuló központosított rendszerben, Magyarországnak jó világkapcsolatba hozásával. Pest a magyar ipar központja, ide kell irányulni minden fővonalnak. „Budapestet biztosabbá, lakhatóbbá, kényelmesebbé” kell tenni, írja 1848 júniusában Kossuth Lajos pénzügyminiszternek. Levelében az év végéig 12 milliót kér a közlekedési tárca részére.

Széchenyi emberi magatartását, államférfiúi törekvéseit ez a gondolat világítja át: „Akarom, tisztán lássatok!” Ez a látás mindnyájunk számára nélkülözhetetlen ma is. Arra nézve is, hogy a fejlődéshez, fejlesztéshez pénz kell! Tudatos, átgondolt fejlesztés nélkül nincs gazdasági és társadalmi fejlődés. Ezért e célra az állami és magánforrásokból, a külföldi hitelekkel, a segélyprogramokból és koncessziós alapon a külföldi tőkével az eddigieknél nagyobb arányban kell forrást biztosítanunk. Nemzetközi mozgásterünk tágítása, az ebből eredő lehetőségek kiaknázása elsőrendű gazdasági és közlekedéspolitikai érdekünk.

Széchenyi törvénybe iktatott gondolatainak, javaslatainak valóráváltását a szabadságharc bukása hátráltatta ugyan, de azok — halála után — jelentős mértékben mégis megvalósultak. A századfordulóig kiépült a tervezett hálózat, és betölthette azt a kettős szerepet, amelyet alkotója szánt neki. Egyrészt biztosította a magyar gazdaság fejlődésének feltételeit, másrészt olyan közlekedési rendszert hozott létre a Kárpát-medencében, amelynek természetes központja Budapest lett.

A hazánkban végbement politikai-társadalmi-gazdasági rendszerváltás új feltételeket, új gazdasági környezetet teremti a közlekedés számára is. Ezeknek a feltételeknek és kihívásoknak a figyelembevételével készült el — Széchenyi szellemében — a magyar közlekedéspolitikára vonatkozó javaslatunk, amelyet ez évben terjesztünk az Országgyűlés elé. Bízom benne, hogy nem lesz méltatlan Széchenyi István szellemi és erkölcsi hagyatékához, és kívánom, hogy az 1848. évihez hasonló fogadtatásra találjon.



Siklós Csaba
közlekedési, hírközlési és
vízügyi miniszter

Új Széchenyi emlékkiállítás Nagycenken

KATONA ANDRÁS

1973. szeptember 21-én hazánk új kulturális intézménnyel gyarapodott, amely egyben a közlekedési múzeológiának is új létesítménye: felavatták Nagycenken, a Széchenyi család kastélyában a *Széchenyi István Emlékmúzeumot*.

A megnyitással, az új intézmény létrehozásával a magyar kulturális élet, a közlekedés és a közlekedési múzeológia is új teret, új lehetőséget kapott a bemutatásra és a kutatások eredményeinek népszerűsítésére, hasznosítására. Itt el is jutottunk az újranyitás tényéhez, a Széchenyi emlékkiállítás újra rendezéséhez. Az 1973. óta gyakorlatilag változatlan formában bemutatott kiállítás megérett a felújításra. A termek restaurálása, az anyagok rendezése, bővítése szép és méltó keretet ad a születés 200. évfordulója évében történt újranyitásra, még ha számomra kissé paradoxnak tűnik is a nyitás időpontja, mely az április 6-ával — Széchenyi halálának évfordulója — az április 8-i „múzeumi feltámadás” nem éppen szerencsés egybeesése.

A Széchenyi István Emlékmúzeum új állandó kiállításának ünnepélyes megnyitására 1991. április 6-án 12,00 órakor került sor a nagycenki kastély parkjában, a főbejárat előtt (1. ábra). A nagyszámú ünneplő közönség soraiban a közéleti személyiségek és a kiállítás alkotói mellett megjelentek a támogatók és képviselőik, akik segítettek a kiállítás létrehozásában. A megnyitó beszédet Für Lajos honvédelmi miniszter tartotta, aki a megemlékezés és az életmű méltatáson túl arról a személyes élményről is szólt, amely őt mint kutatót és mint múzeológust Nagycenkhez s a régi kiállításához köti, ahol is a mezőgazdasági rész berendezésében vett részt.

Az összességében szép és elegáns kiállítás dicséri a készítő intézmények

a Győr-Moson-Sopron megyei múzeumok:

Soproni Múzeum,
Széchenyi István Emlékmúzeum,

Xántus János Múzeum, Győr,

Közlekedési Múzeum,

Magyar Könyvetvédelmi és Vízügyi Múzeum,

Magyar Mezőgazdasági Múzeum,

Magyar Nemzeti Múzeum,

a kivitelező: Museion Kft. Budapest szakavatott munkáját és a kivitelezői tevékenységét.

Az állandó kiállítás készítőinek sorában található a *Közlekedési Múzeum*, amely az évek során alapítóból közreműködő múzeummá lépett vissza, ez azonban nem látszik az állandó kiállítás közlekedési részének színvonalán, mondanivalójának tartalmi gazdagságán.

Az egész állandó kiállítás értelemszerűen megtartotta a régi kiállítás alapköveit, valamint ugyancsak természetesen követi a kastélyépület építési, építészeti adottságait. A kastély főbejárata a fogadóterembe vezet, ahonnan nyílnak a hangulatos — a kastélyokra jellemző — kisebb termek, szobák, amelyekben a Széchenyi család történetével és múzeum névadója, *Széchenyi István* életművel kapcsolatos leírásokat, dokumentumokat mutatják be a korokhoz illő, — bár nem mindenben eredeti — bútorok és tárgyak között.

A háború utáni években a kastély — hasonlóan más nagyúri létesítményekhez — közprédává vált és az 1973-as múzeumnyitásig bizony számos eredeti értéknek nyoma veszett.

A mai látogató — szerencsénkre és nagy örömünkre — már semmit sem érzékel abból a kétségbeejtő állapotból, amelyből Nagycenket annak idején ki kellett emelni.



1. ábra: A teljesen helyreállított nagycenki kastély



2. ábra: A nagycenki kastély díszlépcsőháza

Nem is csak a háború pusztítása juttatta szinte reménytelen helyzetbe az épületeket, hanem az azután bekövetkezett csaknem két évtizedes bűnös nemtörődömsége, mely szándékosan gazdátlanul hagyva, lerombolni engedte, szinte az alapfalakig. Pedig ez a szép koraklasszicista kastély nem csupán építészeti érték volt, egy a sok szép vidéki főnemesi lakhely között: szent hely volt ez, felnevelője, útrabocsátója a „legnagyobb magyarnak”, ahogyan politikai ellenfele, *Kossuth Lajos* nevezte őt. A kastélyt a Nemzeti Múzeumot és Könyvtárt alapító apa, *gróf Széchenyi Ferenc* tette a család állandó lakhelyévé 1780 körül, s fia, *István* is tovább bővítette, építette. Mozgalmas, tevékeny életében Cenk „a testi-lelki nyuga-

lom” szigete volt, ide jött megpihenni, amikor csak tehetett.

A kastély rombolását csak 1961—62-ben sikerült megállítani, amikor az *Országos Műemléki Felügyelőség* elérte, hogy legalább tetőt emelhessen a még megtartható épületekre, és az emeleti födém szerkezeteket megerősítse. Az emeleti termek boltozata elpusztult, de a *díszlépcsőházat* sikerült régi fényében helyreállítani (2. ábra). Ma már újra joggal nevezhetjük díszparknak a kastélyt övező kert is, amely a megnyitáskor még igen szomorú képet mutatott, évszázados platánjaiból csak mutatóban maradt néhány.

A földszinti termekben a *Széchenyi* család története, *Széchenyi István* grófnak és korának emlékei kerülnek bemutatásra. Itt láthatók politikai tevékenységének emlékei, a nemzeti művelődés ügyéért létrehozott nagy alkotásai: a Kaszinó, az Akadémia, a Nemzeti Színház megteremtéséért tett erőfeszítéseinek dokumentumai. Egy egész tárlót megtöltöttek irodalmi műveinek első kiadásai; a nagycenki *Széchenyi István* Emlékmúzeum szorgos gyűjtőmunkáját dicséri, hogy a régebben hiányos sorozatok mára teljessé váltak.

A korhű enteriőrök, szépen berendezett együttesek között sok hiteles *Széchenyi-emlékre* is talál a figyelmes látogató. Bútorok, használati tárgyak idézik fel a gróf személyes emlékét, s órákig tartó nézelődésre csábít a sok arckép és korabeli metszet is. Új szerzeménye, nagy értéke az emlékmúzeumnak ebben a részben a híres mellszobor, *Gasser* szobrászművésznek az idős *Széchenyit* ábrázoló, Döblingben készített alkotása.

Új színfoltot jelent a földszinti teremsor bejáratánál a *Széchenyi* nemzetség családfájának művészi megjelenítése. Ezt a különös, megragadó tablót *Széchenyi Péter* készítette, az az ifjú festőművész, *Széchenyi István* bátyja, *Pál* családjának sarja, aki csak két éve települt haza Amerikából, ahol született. A sugárzó képen fénylő körkörös ágak sarjadnak az izzó középpontból, s az indákból kivirágzó gyöngyszemek jelenítik meg a leszármazottakat.

Az emeleten kapott helyet *Széchenyi* egy-egy fontos, és Magyarország számára máig is meghatározó működési területének: a mezőgazdaság, az iparfejlesztés, a vízügy és a közlekedésügy bemutatása.

Külön megbecsülése a közlekedésügynek, hogy az épület egyik legszebb termében került kiállításra a *Széchenyi* e területen kifejtett tevékenységével kapcsolatos anyag.

A közlekedési rész kiállítási filozófiája alapvetően abból a felismerésből fakad, amely az egész *Széchenyi* életművet jellemzi: az összetettség, a sokoldalúság és ugyanazon dolgoknak több vetületben való felismerése és a megoldás ugyanilyen komplexitása. A közlekedésben megvalósított és elkezdett művei egyaránt tükröztek elméleti és gyakorlati vonásokat. A politikai és technikai tényezők összeálltak a művekben, hiszen a kaszinó létrehozása, a *lóverseny* megszervezése alkalom volt arra, hogy a reformokkal foglalkozó társaságokat összehozza, és alkalmat, lehetőséget adjon az eszmék egyeztetésére, kicserélésére, Magyarországon addig még nem ismert formában.

Hasonlóképp világos és jól látható komplexitás a *Lánchíd* esetében. Ez egyrészt egy közvetlen közlekedési infrastrukturális eszköz, amely összeköti az ország két felét, kereskedelmi, szállítási és személyforgalmat bonyolít le. Ugyanakkor lehetőség arra, hogy a nemesi adómentesség falán az első rést üsse, hiszen az országgyűlés ennek kapcsán fogadta el először, hogy egy vámot — jelen esetben a hídpénzt — mindenkinek, tehát az eddig adómentességet élvező nemességnek is fizetnie kell. A *Lánchíd* ugyanakkor még ennél is átfogóbb gondolatok hordozója, hiszen a híd az emberi kultúrában mindig is

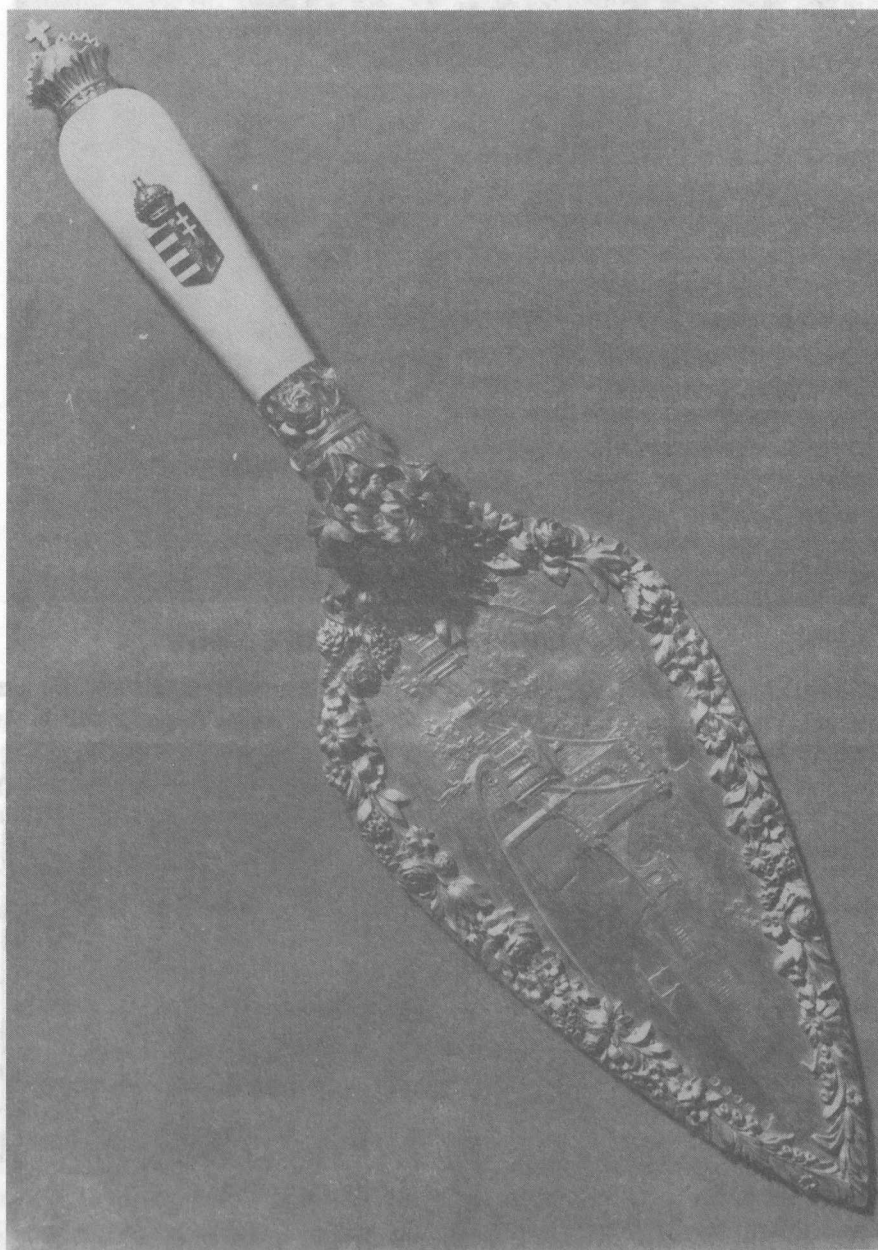
mélyértelmű szimbólum volt. *Széchenyi* maga is a modern Magyarország kialakulásának jelképét látta ebben az alkotásban.

Az *Al-Duna szabályozása* is jóval túlmutat egy közlekedési könnyítés korlátain. Azt is jelentette, hogy Magyarország gazdaságilag a Balkán egyik szállítójává, és ily módon az európai civilizáció értékeinek a Kelet irányába való közvetítőjévé is válhat, a *Habsburg-birodalom* súlypontját egyben áthelyezve Bécsből Budapestre.

A közlekedés, amely mindmáig az összetettség egyik legjellemzőbb, legmaradandóbb hordozója, a *Széchenyi* életműben is így jelent meg, kiállításuk ezt a gondolatiságot, ezt a vonalat követi és igyekszik a legnagyobb magyarnak a közlekedés-ügyért tett konkrét és elvi lépéseit a kor szellemének megfelelően, de a mához szólóan bemutatni. A kiállítással célunk a *Széchenyi-kor* megismertetésén, az életmű bemutatásán keresztül — amelynek másnak kell lennie egy átlagos kiállításnál, mert itt a teljességre kell törekedni — elvezetni a mai élethez, napjaink közönségéhez. A tablókkal, képekkel, képaláírásokkal, modellekkel reméljük sikerült a 18. századi reformtörekvéseket és azok időállóságát is bemutatni. Tetjük ezt annak ismeretében is, hogy — jóllehet a kiállítás 1973 óta van nyitva, — az átlagos magyar ember, a múzeumlátogató sajnos nagyon keveset tud *Széchenyiről* — a történelemkönyvek is szerényen foglalkoztak eddig munkásságával — így a közlekedésügy bemutatása számdeákaink szerint egyben oktatási, nevelési célokat is kielégít.

*

A közlekedést bemutató rész az emeleti folyosókon kezdődik azokkal a bevezető tablókkal, amelyeken a *Széchenyire* emlékező *Arany János* sorai és a „*Hitel*”-ből, valamint a „*Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*” című 1848. évi alapvető munkákból származó idézetek találhatóak. Sokatmondó a térkép, amely bemutatja azokat az utazásokat, amelyeket *Széchenyi* tett, illusztrálva azt a sokak előtt ismert tényt, hogy utazásainak milyen óriási jelentősége volt koncepciójának kialakulásában, felfogásának formálásában. A bemutatott térkép szemléletesen ábrázolja, hogy *Széchenyi* — bár a maga számára azt meghatározónak tekintette — nemcsak nyugati, hanem keleti utazásokat is tett, amelynek segítségével a két világrész között helyezte el a korabeli Magyarországot, a fejlettséget és adottságokat értékelve. Az utazások tapasztalatai között nagy jelentőségű számunkra az a felismerés, amelyet az infrastruktúra lemaradása területén tapasztalt, és amely felismerés a közlekedési hálózat fejlesztésének, a vízszabályozásnak fontosságát tette számára kiemelt feladattá. E két területtel való foglalkozás különösen akkor válik nagy értékűvé és az utazások jelentőségét fokozottan előtérbe állítóvá, ha azt a körülményt sem hagyjuk figyelmen kívül, hogy *Széchenyi* reformtéziseinek első megfogalmazásakor szakszerűen csak a lótenyésztéshez értett. Innen jutott el — nagyrészt utazási tapasztalatai útján és azok felhasználásával, a szakemberek bevonásával — a közlekedés és vízszabályozás területére.



3. ábra: A híd alapkövének lerakásánál használt ezüst vakolókanál másolata

Egy külön kiállítási részleg foglalkozik a Lánchíd létesítésével, amit tablón, valamint egy rendkívül szépen restaurált modell — alul tükörrel mutatva a modell egyébként nem látható részeit — illusztrál (a restaurálás Mezőcsáti Kálmán munkája).

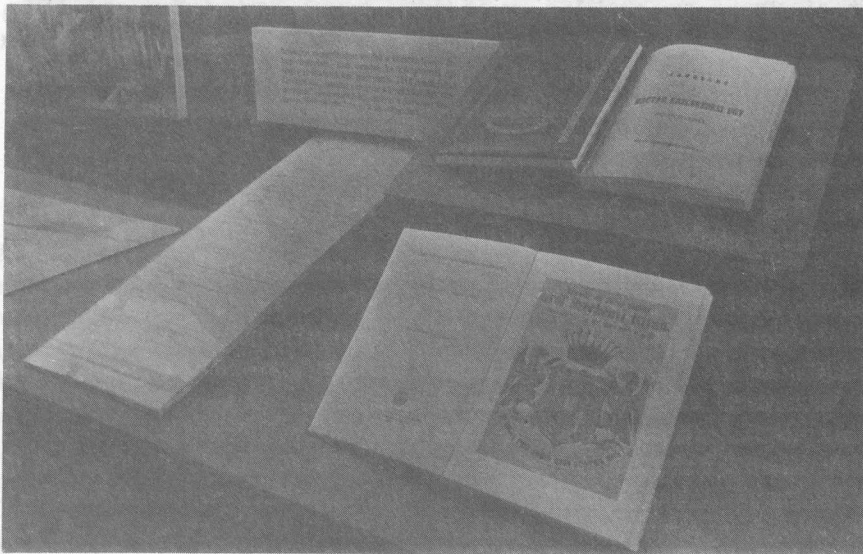
A tablók szövege megemlékezik *William Tierney Clark* angol mérnökről, akinek tervei alapján készült a Lánchíd, valamint arról a *Clark Ádám*ról (csak névrokonság), aki hajógépészként jött Magyarországra és a Lánchíd építésénél vált „magyar mérnökké”.

A különböző részletrajzok, valamint a híd építésével kapcsolatos képek mind azt a nagyszabású munkát érzékeltetik, amelynek kezdeményezője és gyakorlati megvalósítója *Széchenyi* volt. Az *Alagút* is az ő gondolata volt, hogy t. i. a Várhegy alatt kapcsolja össze a Krisztinavárost

a Lánchíddal — de ezt már nélküle építette meg *Clark Ádám*. A híd sem volt még készen, amikor őt örökre befogadta a döblingi tébolyda. A Lánchíddal foglalkozó rész tárgyi érdekessége és nagy értéke a híd alapkövének lerakásával használt ezüst vakolókanál pontos másolata (3. ábra). *Clark Ádám* személyes tárgyai — angol útlevél, biblia, könyvei — ugyancsak kortörténeti ritkaságok.

Kiemelt szerepet kap a kiállításban a vasút anyaga, melyet a rendezők azzal az egyszerű, de látványos gesztussal is hangsúlyoztak, hogy azt az anyagrészt a kastély legnagyobb helyiségében helyezték el.

A szárazföldi közlekedés története a közutakon és a postakocsi-forgalmon keresztül (4. ábra) elvezet a közlekedés technikai forradalmában meghatározó szerepet játszó *Georg Stephenson* gőzvasútjáig és a magyar vasúti kísérletekig, fejlesztésekig.



6. ábra: Széchenyi „Javaslat”-ának új reprint kiadása

vezette vasúttársaság más vonalak építését is elhatározta, amelyekből a Sopron-Bécsújhely Vasúttársulat vonala 1847-ben nyílt meg. A vonal engedélyezési irata, képek és magyarázó szövegek kíséretében látható.

A korábban említett utazások közül a legnagyobb benyomást keltő angliai utazások tárgyszerű alátámasztását adják az 1800-as évek első harmadának eseményeit ábrázoló képek, amelyeken — többek között — az 1830. szeptember 15-én megnyílt első gőzüzemű vasút — Liverpool és Manchester között — látványa, a vasúton közlekedett szerelvények, a vonal egy állomása, és más kortörténeti érdekességek láthatók.

A vasúti terem exponátumai igen gazdagok, így látható

- a Bécs-Gloggnitz-i vasút III. osztályú, négytengelyű, forgóvázás személykocsija (modell 1:10),

- a „Béts” mozdony. Készítette a Bécs-Gloggnitz-i vasút gépgyára Bécsben, 1846. (modell 1:50),

- a Magyar Középponti Vasút első sínjének eredeti darabja, tömege: 24,2 kg folyóméterenként,

- a Bender-féle váltóállító (modell 1:10),

- a pálya első jelzőszerkezete: a fonott kosár (makett 1:10),

- a gőzmozdony lövettyű,

- a vasúton használt Bain-rendszerű tüstávíró kettős billentyűje.

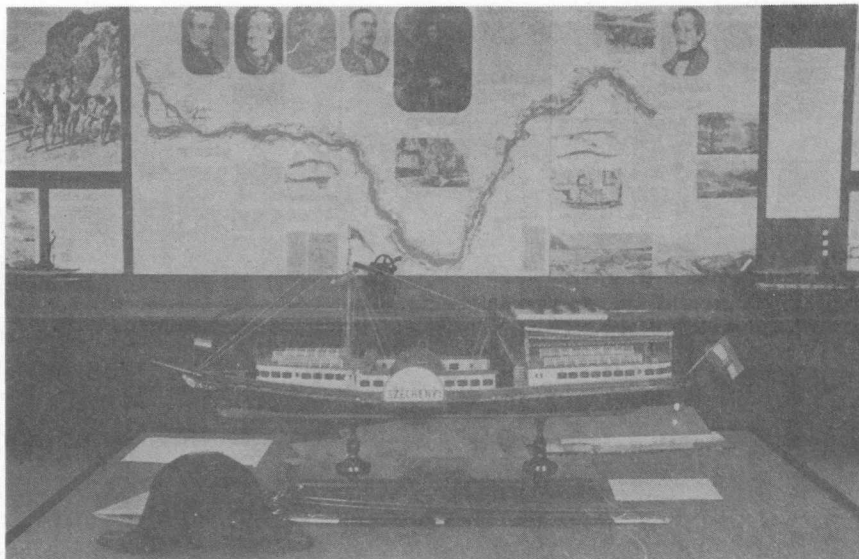
Két szép nagyléptékű mozdonymodell is gazdagítja a kiállítást, amelyekből az egyik a „La Victorieuse” (Győztes) gőzmozdony (modell 1:5). Eredetijét a Párizs—Orleans-i vasút számára gyártották 1839-ben. A modellt *Török Antal* készítette Bécsben az 1840-es évek elején, oktatási célra, jelenleg a közlekedési Múzeum vándorkiállításán Németországban „vendégszerepel”. A másik a „Derü” modell, amelyet gróf *Széchenyi István* támogatásával készített *Nagy Gergely* és *Nagy Lajos* 1847-ben (5. ábra). Szerkocsiját 1875-ben *Bognár Ferenc* készítette. A modell hossza: 250 cm, szélessége 70 cm, magassága 110 cm, nyomtávolsága: 38,5 cm, tömege: 250 kg. Ilyen mozdony eredetiben nem készült.

Végezetül szólni kell a *Közlekedési Múzeum* reprint könyvkiadásáról is. *Széchenyi „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről”* c. művéhez előszót *Siklós Csaba* közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter írt, és amelynek példányai szépen mutatják az utókor érdeklődését, valamint a *Széchenyi* által megfogalmazottak időtállóságát (6. ábra).

A kiállítás vízügyi része az emeleti díszterem másik oldalán két teremben látható, ezáltal is elkülönülve a szárazföldi-vasúti közlekedés termétől. Megjelenítésében némileg eltér ez a rész, hiszen a *Környezetvédelmi és Vízügyi Múzeum* rendezte, sőt részben a kivitelezést is magára vállalta. A kiállítás forgatókönyvét *Deák András*, a Múzeum munkatársa készítette.

Széchenyi közlekedésszervező munkássága voltaképpen a *gőzhajózás* felfedezésével kezdődik. A rossz, sokszor használhatatlan kocsutak helyett Magyarország főútvonalául kínálkozott az országot átszelő nagy folyam, a Duna. Így érthető, hogy *Széchenyi* már a legelső gőzhajózási kísérleteket is lelkesen támogatta. A kiállítás bemutatja *Bernhard Antal* gőzhajó kísérletét, „Carolina” hajójának modelljét, a vállalkozás részvényjegyét is, amelyet *Széchenyi* vásárolt.

Amikor Bécsben megalakult a DDSG, az első Duna-gőzhajózási társaság, *Széchenyi* lelkes hívéül szegődött. 1830-ban megindultak az első hajójáratok; az első gőzhajó, a „Franz I.” szép modellje tárlóban látható. Nemsokára Eszékig jártak már le a gőzhajók a Dunán, s valóban égető feladattá vált, hogy a sziklaszirtekkel elzárt Vaskaput, az Al-Dunát megnyissák a hajók előtt, biztosítva azok lejutását a Fekete-tengerig. *Széchenyi* harcát a természet erőivel és a munkát akadályozó diplomáciai, politikai körülményekkel nagyon szépen, szemléletesen dokumentálja a tárlókban látható kép-, térkép- és iratanyag. Valóban a „Duna lovagjává” vált, ahogyan tréfás-gunyoros rajzán ábrázolta őt ifjú barátja és küzdőtársa, *gróf Waldstein János*; ez a rajz is itt került bemutatásra.



7. ábra: Az első „Széchenyi” gőzhajó modellje

A Duna hajózóján komoly akadályt jelentettek a Csallóköz homokzátonyai, amelyeket a folyó hordaléka újra és újra lerakott. Az Angliában vásárolt kotróhajó, melyet a gróf „Vidrának” nevezett el, e zátonyok kotrását végezte; ennek a hajónak modellje is itt látható.

A *Vaskapun* átvezető 120 km hosszú *vontató-utat*, amelynek segítségével a Duna legnehezebb szakaszán át kellett segíteni a nagy hajókat, *Széchenyiről* nevezték el később, hiszen ő építette meg nagy áldozatok árán. Itt látjuk az út melletti emléktábla képét, amely ma már örökre a víz alá került a Duna felduzzadása miatt.

Annak érdekében, hogy Budapest ne csak egy állomása, hanem egyik központja legyen a dunai hajózásnak, *Széchenyi* hajógyárat, raktárakat, javító és építő műhelyeket hozott létre. Az *Óbudai Hajógyár* az ő egyik legkedvesebb alkotása, ahogyan egy levelében írta: „édes gyermeke” volt. A gyár szolgálati bizonyítványai, egykorú képei, dokumentumai láthatók itt a kiállításban, s a gyárban épült első hajó: az „*Árpád*” modellje, amelynek csak hajótteste készült itt, gőzgépét még Angliából hozták.

Az első terem közepén a „*Széchenyi*” gőzhajó modellje külön vitrint kapott; ezt még életében nevezték el róla, tisztelegve a Duna-hajózás hazai megalapozója előtt (7. ábra). A hajó mellett kapitányi kalpag és kard, a korabeli hajós egyenruhák két fontos kelléke.

A hajómodellek jelentős része, csaknem valamennyi — itt is és a második teremben is — a *Közlekedési Múzeum* tulajdona, s már a nyitó — 1973. évi — kiállítás-

ban is szerepeltek. Most, az átrendezéskor természetesen továbbra is biztosítottuk testvérmúzeumunk számára, hogy együtt méltóképp szemléltethessük *Széchenyi* nagyszerű közlekedésszervező életművét. A tárgyakhoz épp ezért is tettünk — más kiállításokban is szokásos módon — a tulajdonjogot feltüntető feliratokat. A földszinten elhelyezett tabló, mely a rendező múzeumokat felsorolja, tanúsítja, hogy a kiállítás közös művünk, közös tulajdonunk; mint ahogy közös örökségünk *Széchenyi* kimeríthetetlenül gazdag életműve is.

A Környezetvédelmi és Vízügyi Múzeum második terme a *Tisza-szabályozási*, s általában a hazai vízszabályozási munkálatokat mutatja be, amelyekben *Széchenyi* kiemelkedő szerepet játszott. A Duna-hajózás sikere indította arra, hogy az ország hajózható folyóinak hasznosítását, bekapcsolását felderítse, megszervezze. A *Vásárhelyi Pál* mérnöki segítségével végzett Tiszaszabályozásnak gazdag dokumentáció állít emléket a kiállításban.

Maradandó ötlete, gondolata, elképzelése volt a *Balaton gőzhajózásának* megindítása, létrehozása is. Előtte a Balatonon „nemhogy egy hajó, de még egy túrhető csónak” sem volt — ahogyan írta könyvében. Az első balatoni gőzhajót ő nevezte el „*Kisfaludy*”-nak; szép, finom kivitelű modellje itt kapott helyet.

A terem közepén terepasztalon láthatja a látogató a *Széchenyi* korabeli *Magyarország vízjárta területeit*, hogy fogalmat alkothasson arról a hatalmas munkáról, amelyet e téren el kellett kezdenie a közlekedésügy nagy megreformálójának.

Széchenyi közlekedéspolitikája

DR. CZÉRE BÉLA

Gróf Széchenyi István (1791—1860) monumentális életműve a magyar történelemnek arra a korszakára esik, amikor a feudális rend eljutott a végső hanyatlás szakaszába és kialakultak a tőkés társadalmi rend első feltételei.

Azoknak a kiváló személyiségeknek sorában, akiket a hosszú társadalmi harcban, majd az ezt tetőző polgári forradalomban az új társadalom a történelem színpadára emelt, a legjelentősebb egyéniségek egyike volt Széchenyi István. Az 1830—33-ban megjelent három alapvető munkájában: a *Hitelben*, a *Világban* és a *Stádiumban* elsőként fejtette ki a polgári átalakulás programját. Ezekben és más írásaiban azt a várankozást fogalmazta meg, amely politikai fellépéséig már az egész társadalomban hatott ugyan, de senki sem formálta határozott programmá.

Széchenyi a politikai átalakulásért folytatott elméleti és közéleti munkássága mellett fáradhatatlanul, s az utókor által méltán csodált energiával, gyakorlati alkotó-szervező tevékenységével is előbbre vitte az ország gazdasági fejlődését, polgári átalakulását. Mindmáig mélységes tisztelettel és csodálattal emlékeznek munkásságának későbbi folytatói a Magyar Tudományos Akadémia megalapítására, a hazai agrárgazdaság és ipar, valamint a magyar főváros fejlesztését szolgáló számos kezdeményezésére, de különösképpen a legmaradandóbb, legjellegzetesebb tevékenységére, közlekedéspolitikai munkásságára: a Lánchíd, a folyami és balatoni gőzhajózás megteremtésére, az Al-Duna szabályozására, a Tiszavölgy rendezésére, az út- és vasúti ügy megatására, és mindezek betetőzéséül az 1848. évi híres „*Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*” c. művére.

Széchenyi közlekedéspolitikájának kialakulása — csakúgy, mint egész reformpolitikája — két forrásból táplálkozott: egyfelől a múlt század első évtizedei Magyarországának elmaradott társadalmi-gazdasági viszonyaiból, másfelől, éles kontrasztként, a fejlett, polgárosult nyugati országok — elsősorban Anglia — technikai, ipari és közlekedési eredményeiből.

Magyarország közúti közlekedése a múlt század elején mind mennyiségileg, mind minőségileg messze elmaradt nemcsak a nyugati fejlődéstől, hanem már a hazai — egyre jobban növekvő — igényektől is. Az ország közúthálózatának hossza Széchenyi születésének évében (1791) — a mai, trianoni országhatárra számítva — mindössze kereken 700 km-t tett ki, s ez több mint fél évszázad alatt is (1850-ig) csupán 1770 km lett. De az egész ország területén is alig haladta meg a század közepén a hálózat hossza a 4000 km-t, ami mellett 61 vármegye közül 26 területén egyáltalán nem volt kiépített közút.

De nemcsak a hálózat hossza volt elégtelen: az utak minősége tekintetében még rosszabb volt a helyzet. Az útépités és fenntartás anyagi alapját a jobbágyok közmunkakötelezettsége, a robot képezte. A földesurak, a neme-

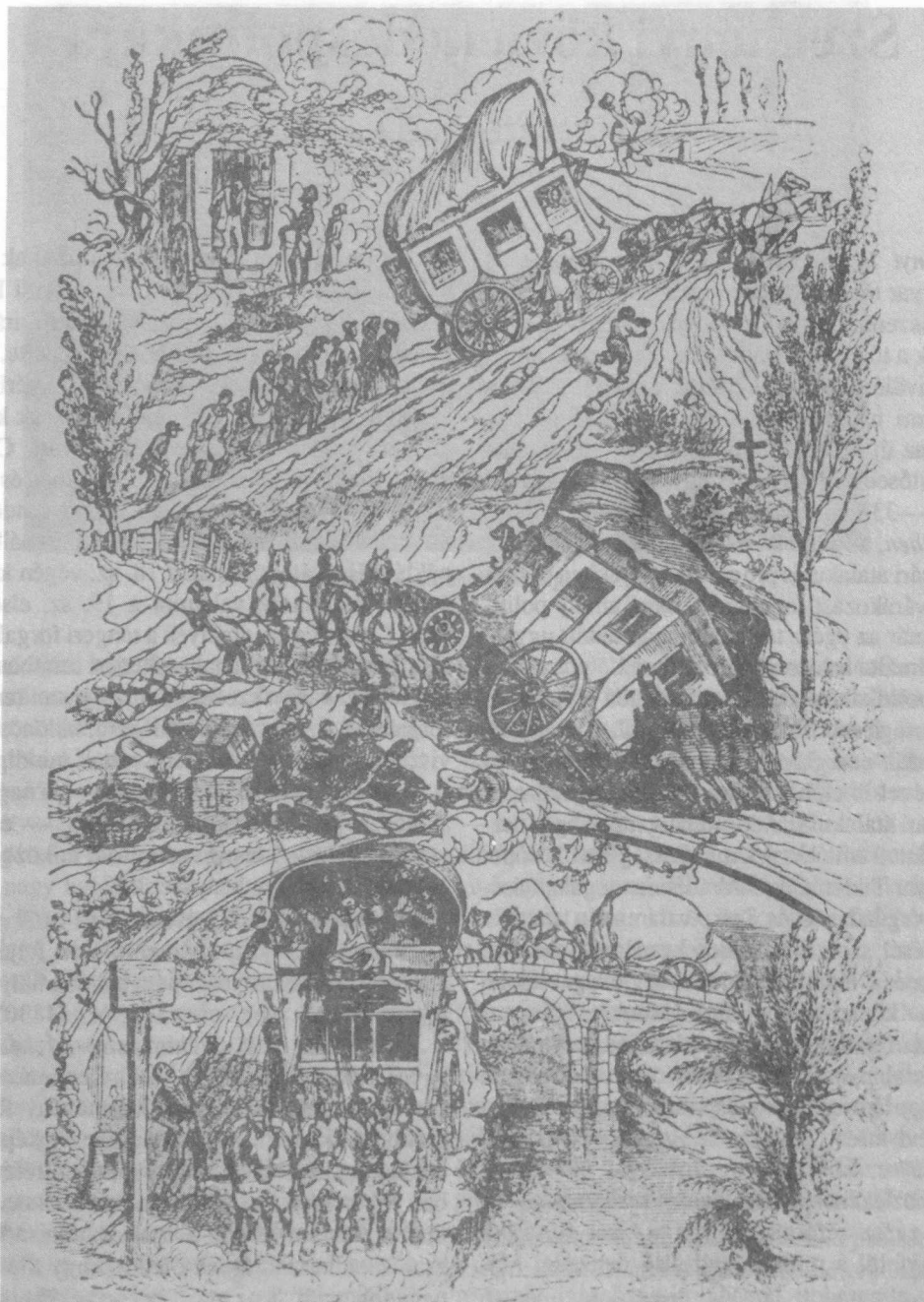
sek semmivel sem járultak hozzá az utak építéséhez. A hálózat nagy része primitív, alap nélküli kavicsolt útból állt. Hiányzott az útügyek szakszerű irányítása is. A megyei önkormányzat pedig lehetővé tette, hogy a vármegyék a helyi érdekeket helyezték előtérbe. E miatt az országos és nemzetközi jelentőségű utak kiépítettsége és állapota erősen szakaszos jellegű volt. Csak az ország peremvidékein, a Felvidéken, Erdélyben és Horvátországban — ahol az útépitéshez a kőanyag rendelkezésre állott — voltak jobb, és egész évben használható utak. Így például Horvátországban a 18. sz. végén kiépített József-út és Karolina-út, valamint a 19. sz. első évtizedeiben épült Ludovica-út, amelyek a tengeri forgalom kiszolgálására létesültek. Az út használatáért azonban a magántársaság magas vámot szedett, ami súlyosan terhelte a kiviteli forgalmat. Az ország sík vidékein, különösen az Alföldön viszont a meglévő utak sem voltak mindig használhatók. A rossz utak, a hidak hiánya miatt — a nagyobb folyókon általában csak révátkelések voltak — egy 100 km-es utazás néha 6—7 napig is eltartott, miközben az utas és az áru nagy kerülőkre kényszerült.

Széchenyi — aki 23 évesen, 1814-től vezette Naplóját — amerre csak járt, következetesen feljegyezte az utak állapotát, az utazás körülményeit. Személyes tapasztalatai fogalmaztatták meg vele a *Hitelben* (1830) írt sorait:

„Az ország sok tájékin zsiros, fekete vagy ragadó agyag földeken ásatik 5—6 öltre egymástul közegyenleg két mély árok, 's az áldott termékeny föld árkok közé domboltatik fel... a' munkások ' képzeletük szerint országutat készitenek, melly minden tréfán kívül hazánkban sok helyen buza alá alkalmasb lenne, mint utazók 's társzekerek számára.... a' magasb töltésnek közönségesen csak azon haszna szokott lenni, hogy a' kocszi, melly düll, nagyobbat düll, 's az utazó benne kékebbre üti testét, — a' domboru út pedig arra hasznos, hogy a 'ránhányt föld mélyebb, a' sár nagyobb 's így a' süllyedés bizonyosb.”

A közforgalmú személyszállítást és részben az áruszállítást a *postajáratok* bonyolították le (1. ábra). A gyorsposta utasokat, leveleket és pénzküldeményeket, a lassúbb postaszekér az értékes áruk mellett utasokat, a postai társzekér kizárólag árukat vitt. A lassú, megbízhatatlan, drága és gyér postajáratok is messze elmaradtak az igényektől. Jellemző, hogy a Monarchia több mint felét kitevő területű Magyarországra a század első felében a posta utasforgalmának csak 2—5%-a jutott.

A magyarországi közlekedési viszonyokkal szemben Széchenyinek a fejlett nyugati országokban egészen más tapasztalatai voltak (2. ábra). Például 1815. december 13-án írja *Naplójában*, első angliai utazásakor: „Tagadhatatlan, a négyülékes postakocsin a legkényelmesebb és legpompásabb utazni.”



1. ábra. Postakocsik viszontagságos útja a múlt század elején Magyarországon

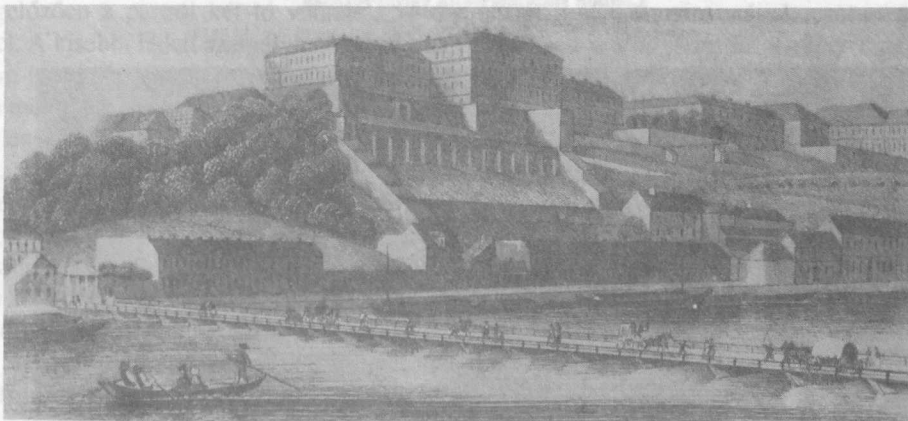
A 18. század végén megindult nagy út- és hídépítések a 19. század elejének európai közúti közlekedését már alaposan átfomálták. Az újkori útépitési technikában a 18. század utolsó harmadában jelentős előrelépés volt a francia *Tresaguet*-féle építésmód: a csúcaival felfelé álló terméskő alaprétegre durva zúzottkőréteget helyeztek, erre pedig aprózualék került, amelyet bedöngöltek. *Napóleon* idején az építésekre felhasznált hatalmas összegek 30%-át útépitésre fordították. Angliában pedig törvény intézkedett arról, hogy a vámbevételek az utak javítását szolgálják. *Telford* a *Tresaguet*-éhez hasonló keresztsszelvényűvel 1200 km hosszú főutat épített. Az útburkolat építése terén azután igen jelentős változást hozott *Mac Adam* 1822-ben bevezetett új rendszere: elhagyva a

terméskő alapot, a kb. 25 cm vastag útburkolatot két-három rétegben elterített, 5–7 cm-es zúzottkőből készítették. Ez az olcsó burkolat a fogatolt közúti forgalom igényeit jól kielégítette. Tömörítésére már 1830-ban *Polonceau* bevezette a lövontatta úthengert.

Széchenyi 1815–17-ben, majd 1822-től, Európa országaiban tett utazásai során, amikor például az éjjel is közlekedő angol gyorspostakocsik napi teljesítménye már 70–80 km volt, mindezt — sok más technikai, ipari újdonsággal együtt — alaposan megismerhette. Ezek sorában különösen szenvedélyesen tanulmányozta a hídépítést. Nem véletlen, hogy már 1821. január 4-én ezt a bejegyzést olvashatjuk *Naplójában*: „...egyévi jövedelme-
met fordítom rá, ha Buda és Pest közt híd épül... s hogy



2. ábra. Angol postakocsi 1820 körül



3. ábra. A Pest-budai hajóhíd

ezért egyetlen krajcár kamatot vagy akár visszafizetést sem fogok követelni. Az a gondolat, hogy hazámnak fontos szolgálatot tettem, majd bőségesen kárpótol.”

Ebben az időben ugyanis Budát és Pestet csak egy 42 úszó egységből álló *hajóhíd* kötötte össze a Nagyhíd utca (ma: Deák Ferenc utca) irányában, amelyen az egyébként is lassú és nehézkes forgalom télen hónapokig szünetelt (3. ábra). Pedig a két város, de főleg Pest gyorsan fejlődött. Egyes városrészek rendezése kapcsán megindult a burkolatlan kocsutak ellátása kockakő-burkolattal és gyalogjárókat is építettek. Egyre jobban hiányzott tehát az állandó Duna-híd, nemcsak a két város, hanem a két országrész állandó és teljesítőképessé összekapcsolására. Érthető ezért, hogy *Széchenyi* közlekedéspolitikai gondolatvilágában talán a legelső — és mindvégig szenvedélyes feltétellel kísért — célkitűzés lett és maradt a *Lánchíd* megépítése (4. ábra).

Széchenyi tragikus életének egyik legmaradandóbb és egyben talán legkifejezőbb szimbóluma is a *Lánchíd*.

Közel három évtizeden át küzdött érte, de végül is, sohasem mehetett át a csak 1849-ben megnyitott kész hídon.¹

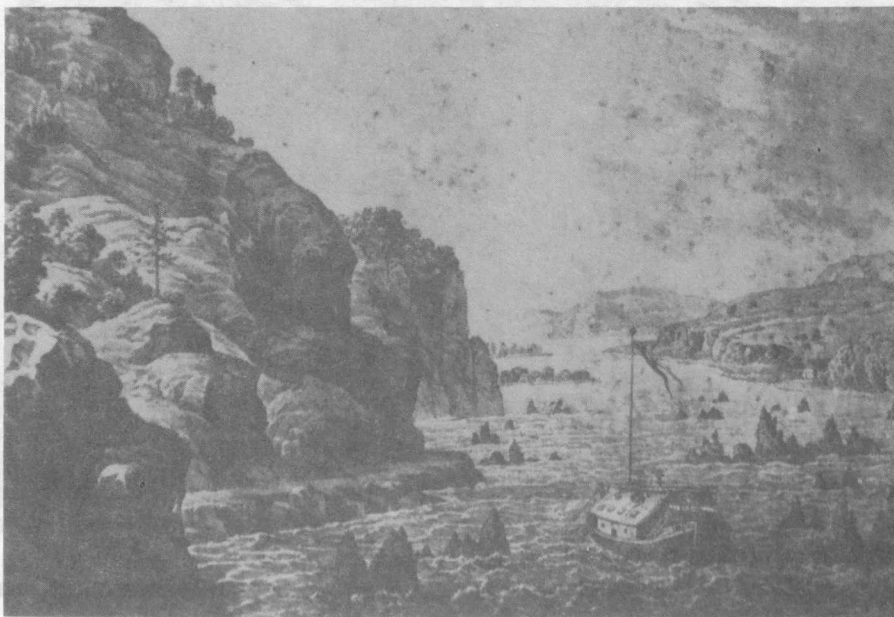
Széchenyi korai közlekedéspolitikájának másik fő iránya a *hajózás* fejlesztése volt.

A közúti közlekedés mellett Magyarország közlekedésében a *folyami hajózás* jelentős szerepet töltött be. A 18. század végén és a 19. század elején a forgalom egyik fő iránya Magyarország-Ausztria, a másik Erdély-Horvátország. A hajózás elsősorban a Duna, továbbá a Tisza, Maros, Száva és a Kulpa (Kupa) folyó természetes vizein bonyolódott le. De a Tisza ebben az időben még teljesen szabályozatlan, a korábban épült Béga-csatorna és az 1802-ben megnyílt, a Dunát és a Tiszát összekötő Ferenc-csatorna rövid idő múltán rendkívül elhanyagolt állapotba került.

¹ L. részletesebben *Dr. Gáll Imre: Széchenyi Lánchídja* c. cikkét lapunk más helyén.



4. ábra. A Pest-budai Lánchíd egyik előképe:
a William Tierney Clark tervezte lánchíd a Temzén,
London Hammersmith városrészében

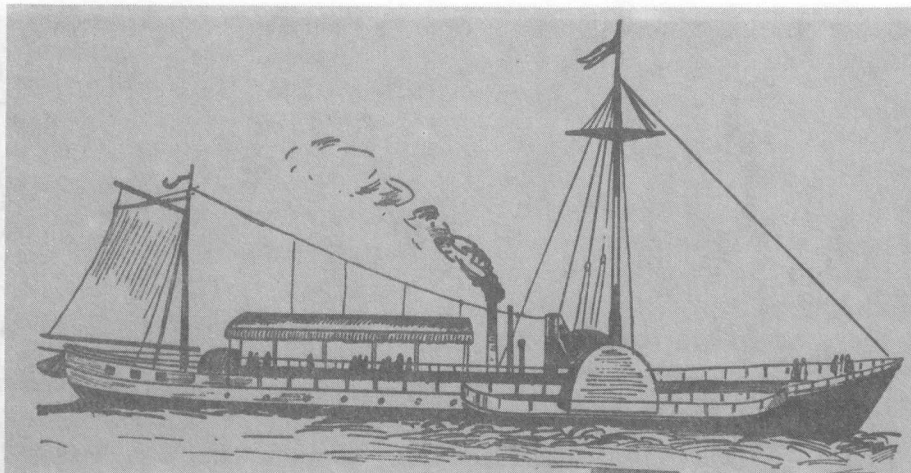


5. ábra. A Vaskapu a szabályozás előtt

Mielőtt a rendszeres gőzhajózás megindult volna, a hajókat lefelé, „völgymenetben” ereszkedéssel, úsztatással továbbították, míg felfelé, „hegymenetben” a partról vontatták. Ezzel a módszerrel például Pestről Pozsonyba 3—4 hétig is eltartott az út. Sok függött azonban az időjárástól, az évszaktól is. Az elhanyagolt, szabályozatlan folyók gyakran kiáradtak, és inkább közlekedési akadályul, mint közlekedő útként szolgáltak. A vizek partjai sok helyen alig voltak hozzáférhetőek, a kiépített kikötők és a kikötőhelyekhez vezető utak is jórészt hiányoztak.

E nehézségek ellenére a *Duna* volt a gőzhajó és a vasút előtti időkben Magyarország egyik fő forgalmi úttere. Súlyos akadálya volt azonban a dunai hajózásnak, hogy délen a *Vaskapu* szirtjei jórészt elzárták a keleti országokkal való kereskedelmi összeköttetést (5. ábra).

Széchenyi utazásai során a nyugati országokban nemcsak fejlett tengerhajózással, hanem igen jól kiépített és forgalmas *belvízi úthálózatokkal* is találkozhatott. Így Angliában a 17. század végétől előbb a folyók szabályozására, hajózhatóvá tételére került sor, majd a természetes



6. ábra. A gőzhajózás úttörője: Fulton „Clermont” nevű gőzhajója

vizek rendbehozása után, a 18. század közepétől igen jelentős hajózó csatornahálózatot építettek ki.

Például a Manchestertől Runcornig vezető és ott a Mersey folyóba torkolló, 1767-ben megépült csatorna lehetővé tette a hajózást Liverpoolig. A kb. 15 m széles csatornán az 50–80 tonnás teherhajókat a gőzhajózás elterjedését megelőzően a partról két ló vontatta, 5–6 km/h sebességgel. A kisebb, fedett személyhajókat egy ló továbbította, 8 km-t téve meg óránként. A csatornatársaságok fokozatosan monopolhelyzetre tettek szert, s azt csak a vasútak megjelenése és hálózataik gyors kiépítése törte meg Angliában. Más országokban pedig, így például Franciaországban és Hollandiában éppen a nagy beruházásokkal létrehozott sűrű belvízi-úthálózat késleltette a vasúthálózatok kiépítését.

A gőzhajózás kezdetét általában 1807-től, Fulton gőzhajójának próbaútjától számítjuk (6. ábra). Sikerei nyomán az új hajózási technika gyorsan elterjedt Észak-Amerika folyóin, majd Európában is. A Dunán az első gőzhajót, a „Carolina”-t a magyar Bernhard Antal építette 1817-ben, de a gőzhajózási vállalkozás gazdasági életképessége csak 1831-től, az Első Dunagőzhajózási Társaság (DDSG) működésével bontakozott ki.²

A közlekedés hazai helyzete és külföldi színvonalának értékelése alapján írhatta Széchenyi a *Hitelben*: „A jó közlekedés előfeltétele a kultúra felvirágzásának”. Majd ugyancsak 1830-ban a „Desdemona” nevű kis evezős fahajóval végigutazott a Dunán, hogy személyes tapasztalatokat szerezzen az al-dunai hajózás megteremtésének lehetőségeiről.

E felismerések szellemében, hatalmas tettvágytól ösztönözve lett Széchenyi a reformkor közlekedéspolitikájának legnagyobb hatású kezdeményezője és irányítója. Közlekedéspolitikájának, gyakorlati közlekedésfejlesztési programjának részletei az évek múlásával, a külföldi közlekedéstechnika fejlődésének egyre mélyülő megismerésével formálódtak, módosultak, míg végül a magyar közlekedés teljes — ma úgy mondanánk: komp-

lex — programjává fejlődtek. Ezen a téren is találó tehát Kossuth híres megállapítása Széchenyiről: „Ujjait a kor ütőerére tevő, és megértette lüktetéseit”. Széchenyi eszméi nem az élettől visszahúzódó doktriner gondolatai voltak, hanem a gyakorlat küzdelmein, tapasztalatain érlelt célkitűzések. „A tett az első, a szó a második — Legyünk igaz hazafiak nem annyira szájjal, mint inkább vállal” — írta 1831-ben a *Világban*. Ez a mély meggyőződés vezette egész életútján és gyakorlati közlekedési alkotásaiban is.

A Lánchíd létrehozása éppúgy, mint a gőzhajózás kifejlesztése kezdetől Széchenyi életútjának alapvető célkitűzései maradtak. *Naplójának* oldalairól végigkísérhető az érték való küzdelem, aggodás és az elért siker sok-sok mozzanata. Közülük kiemelkedik a DGT tulajdonában az Óbudai szigeten 1836-ban létesült téli kikötő és javítóműhely, a később nagyra fejlődött Óbudai Hajógyár. Az al-dunai zuhatagi szakasz rendezése híres vízépítő mérnökünk, Vásárhelyi Pál nemzetközileg is elismerést aratott felmérése és tervei alapján valósult meg; 1834-ben már áthaladhatott az első gőzhajó a Vaskapun. A szűkös anyagi támogatással folyt munka lett az alapja az 1896-ban megvalósult nagyszabású Al-Duna-szabályozásnak. Ugyancsak 1833 — 37. között történt — szintén Vásárhelyi tervei alapján — a Kazán-szorosban a korszak legjelentősebb útépitése, később a kezdeményezőjéről elnevezett „Széchenyi-út”. Az 1846-ban megindult *balatoni gőzhajózás* szintén Széchenyi kezdeményezésére valósult meg.

A vasút eszméje csak lassan vált Széchenyi közlekedéspolitikájának részévé, hogy majd végül döntő súlya legyen benne. Ebben tükröződik az, hogy Magyarországon csak a múlt század harmincas éveiben fordult a közvélemény nagyobb érdeklődéssel a vasútügy kérdései felé, amikor az 1830-ban megnyílt *Liverpool-Manchester Vasút* végleg bebizonyította már a gőzüzem fölényét (7. ábra). Az első tisztán gőzüzemre berendezett angol vasutat 1832-ben Széchenyi is kipróbálta és *Naplója* tanúsága szerint a mozdony működését is személyesen tanulmányozta, arra a meggyőződésre jutva, hogy a vasúti technika jelentősen tökéletesedni fog.

² L. bővebben Dr. Biró József: Széchenyi és a magyar hajózás c. cikkét lapunk más helyén



7. ábra. George Stephenson „Rocket” nevű eredeti gőzmozdonya, melynek mozdonyállásán 1832-ben Széchenyi is utazott (Science Museum, London)

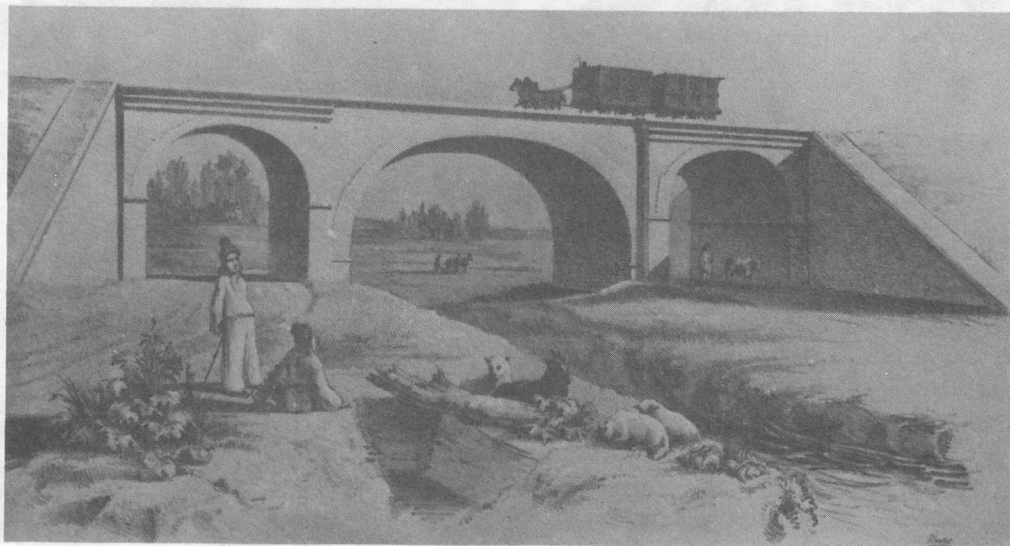
Ezt megelőzően a vasút gondolatának kevés előzménye volt hazánkban. Jellemző, hogy az első magyar vasúti szakkönyv is (Vargha János műve 1828-ból) sok értetlenséggel, sőt például Vásárhelyi, Széchenyi közeli munkatársa részéről kemény kritikában részesült; a közúti és vízi közlekedés mellett — véleménye szerint — a vasút belátható ideig nem jöhet szóba Magyarországon.

Nem támogatta a vasútépítés ügyét az 1827-ben megnyílt, majd háromnegyed év után megbukott lóvontatású Pest-kőbányai ún. „lebegővasút” (a későbbi függővasutak őse) balsikere sem. Ezt követően 12 évig kellett az első és egyetlen hazai távolsági közforgalmú konvencionális lóvasút, a pozsony-nagyszombati vasút első szakaszának megnyitására várnunk (8. ábra). Ennek a vasútnak építésénél pedig már hasznosítani lehetett az európai

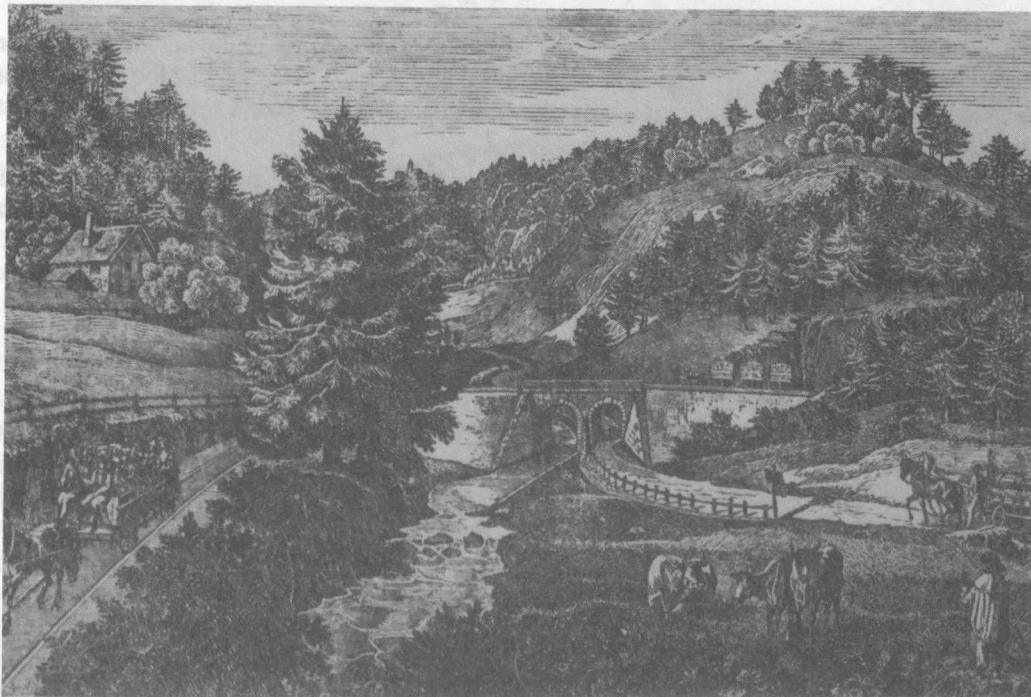
kontinens első és igen sikeres közforgalmú lóvasútjának, a linz-budweisi vasutak (1828—35) tapasztalatait (9. ábra).

1830-tól Széchenyi a vasútépítés szükségességét mind erőteljesebben felveti a *Hitelben*, a *Világban*, majd a *Stádiumban*, amelynek VIII. fejezete önállóan és részletesen is összefoglalja a közlekedésfejlesztési tennivalókat (vizek, utak, belvámok).

Ezekben az években a közvélemény, az országgyűlés tagjainak sokkal jobb tájékozottságát tükrözi már az *első vasúti törvény* (1836. évi 25 tc.), amely számos kérdést — megfelelő hazai tapasztalatok hiányában is — előrelátó módon szabályozott, egyben kimondta, hogy a vasutak használatáért (csakúgy, mint a vitát elindító Lánchíd használatáért) mindenkinek fizetnie kell, azaz a *díjak fizetése alól a rendi kiváltság nem mentesíti*.



8. ábra. A Pozsony-nagyszombati lóvasút pályarészlete



9. ábra. A Linz-budweisi lóvasút pályarészlete

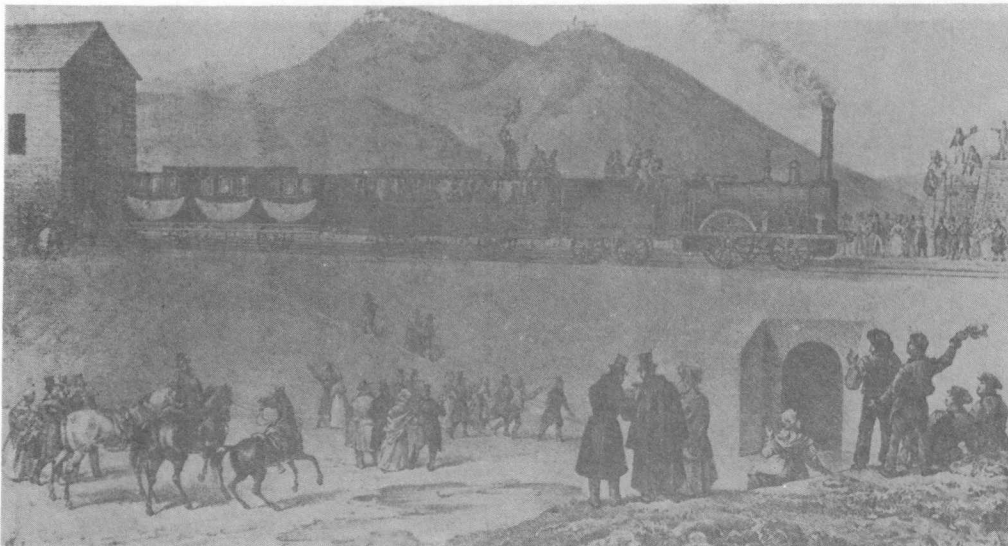
A hazai tőkeszegénység, a kudarctól való félelem, a kipróbált, legfejlettebb külföldi megoldásokhoz (10. ábra), a tőkeerős vállalkozókhoz való ragaszkodása befolyásolta nyilvánvalóan Széchenyit a *jobb és bal parti vasút* híres, politikai ügyé vált vitájában is. Ő ugyanis az osztrák *Sina*-pénzcsoporthoz Duna-jobb parti tervét támogatta, szemben az *Ullmann Móric* pesti bankár vezette *Magyar Középponti Vasút* Duna-bal parti tervével. A Pest-Budát Béccsel összekötő vasút építésének engedélyét az országgyűlés többségének támogatásával végül is a magyar tőkescsoport kapta meg.

Míndez azonban nem csökkentette Széchenyi érdeklő-

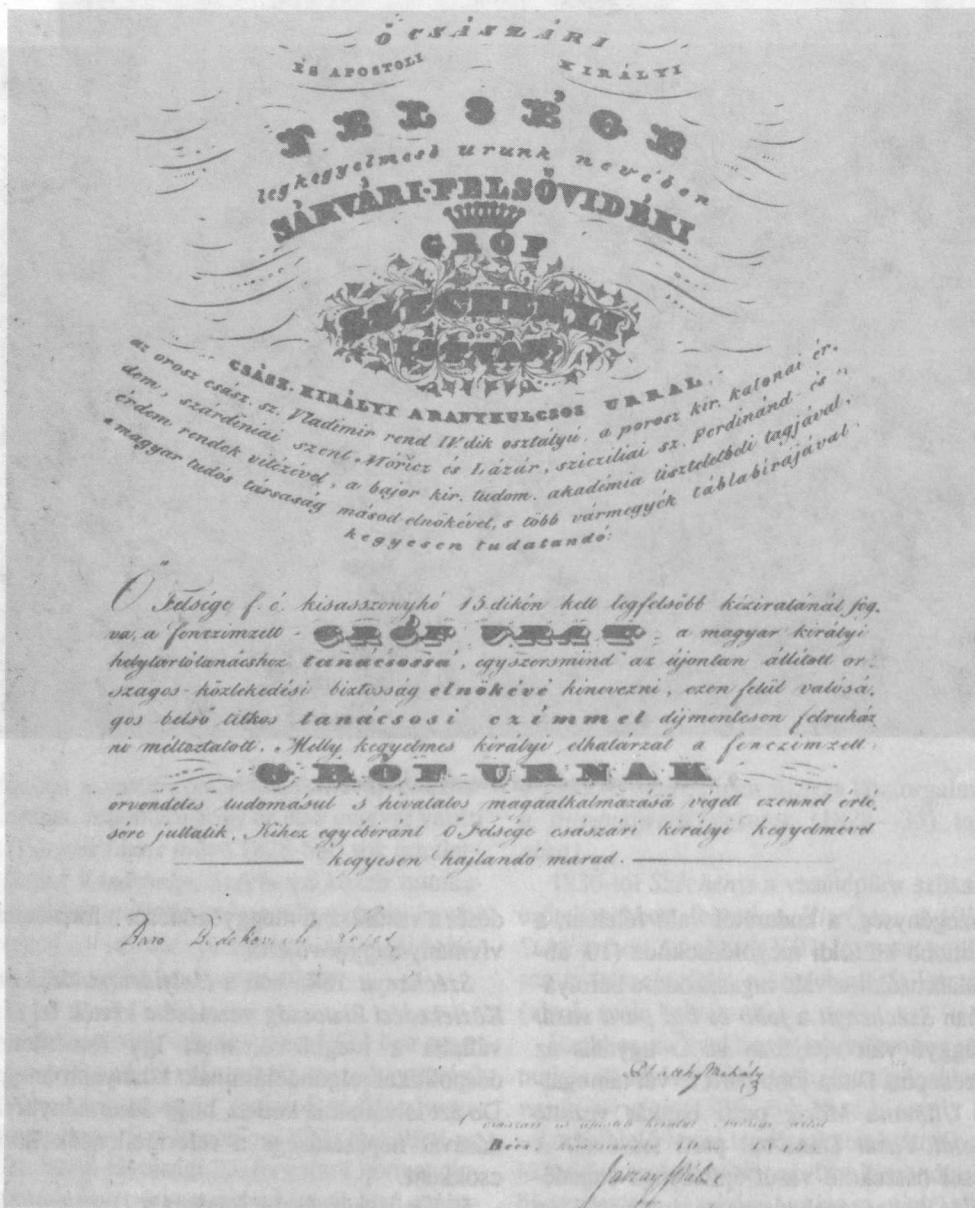
dését a vasút iránt, meggyőződését e forradalmi technikai vívmány nagy jövőjéről.

Széchenyit 1845-ben a *Helytartótanácsban* szervezett *Közlekedési Biztosság* vezetésére kérték fel (11. ábra). Ő vállalta a megbízást, mert így remélhette közlekedéspolitikai elgondolásainak könnyebb megvalósítását. De azt is vállalnia kellett, hogy a kormányhivatal elfogadásával népszerűsége a reformellenzék körében sokat csökkent.

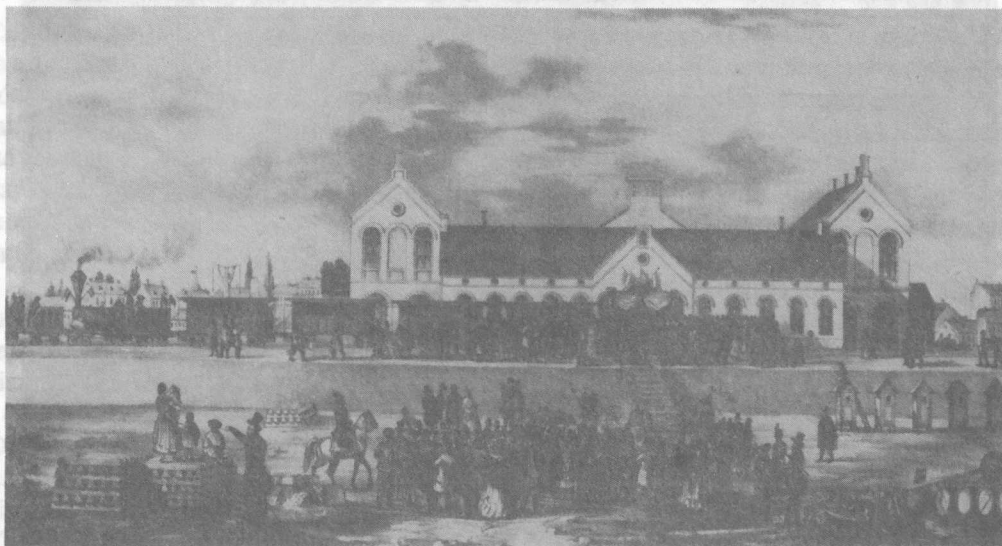
Ekkor legsürgősebb feladata a *Tisza szabályozása* lett. *Vásárhelyi* már 1845-ben elkészült a részletes tervekkel; 1846-ban bekövetkezett hirtelen halála ellenére Széchenyi



10. ábra. Az osztrák Nordbahn Bécs-Wagram közötti szakaszának megnyitása (1838)



11. ábra. Széchenyi kinevezési okmányja a Helytartótanács Közlekedési Biztossága elnökévé



12. ábra. A Magyar Középponti Vasút Pest-Vác szakaszának megnyitása 1846-ban

1848-ban már arról számolhatott be, hogy „a megmentett ártér harmadfél millió holdat meghalad.” Az árvédelmi munkákon túlmenően Széchenyi a tiszai gőzhajózás megteremtését is célul tűzte ki.

Új pozíciójában Széchenyi felismerte, hogy a közlekedés céltudatos fejlesztése érdekében egységes koncepció szükséges. Ezt alátámasztotta az a körülmény, hogy a 40-es években már sok, egymástól független vasútépítési terv és más közlekedésfejlesztési elképzelés merült fel az országban. És működött már 1846-tól a Pest-Vác (12. ábra), 1847-től a Pest-Szolnok vonal, 1847-től a Sopron-Bécsújhely Vasúttársulat (amelynek elnöke Széchenyi lett), 1848-tól a Pozsony-Marchegg vonalszakasz. Ezért munkatársaival — főleg Kovács Lajossal és Clark Ádámmal, a Lánchíd Magyarországon megtelepedett építőjével — az egész magyar közlekedésügy fejlesztésére irányuló programot dolgozott ki. A munka 1848-ban jelent meg nyomtatásban „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről” címen. E mű a korszak egyik legnagyobb hatású és legmagasabb színvonalú közlekedéspolitikai tervezetének bizonyult: összefoglalása Széchenyi több évtizedes tanulmányainak, gyakorlati közlekedési tapasztalatainak, és tartalmazta kora szinte minden, a közlekedéspolitika terén felszínre került haladó elvét és gondolatát.

A „Javaslat” szerves egészbe foglalta az ország teljes közlekedési hálózatát, a meglévő és a kiépítendő vasútvonalakat éppúgy, mint a közút- és víziúthálózat fejlesztését. Művének ez a teljessége, komplexitása magyarázza elsősorban nagy sikerét, messze kisugárzó hatását az utókorra. A „Javaslat” alaposágát mutatja, hogy az elvi fejezetek mellett részletes gazdasági számításokat is közölve elemzi a javasolt közlekedő utak várható társadalmi-gazdasági hatásait.

A „Javaslat”-ban Széchenyi elvként mondja ki, hogy „ezentúl semminemű közlekedési eszközt, amely közhasználatra szolgáló ... kiállítani ne lehessen az ország által e célra föllállított hatóság tudta és beleszólása nélkül”. Külön kiemeli, hogy a fő vasútvonalak vezetését

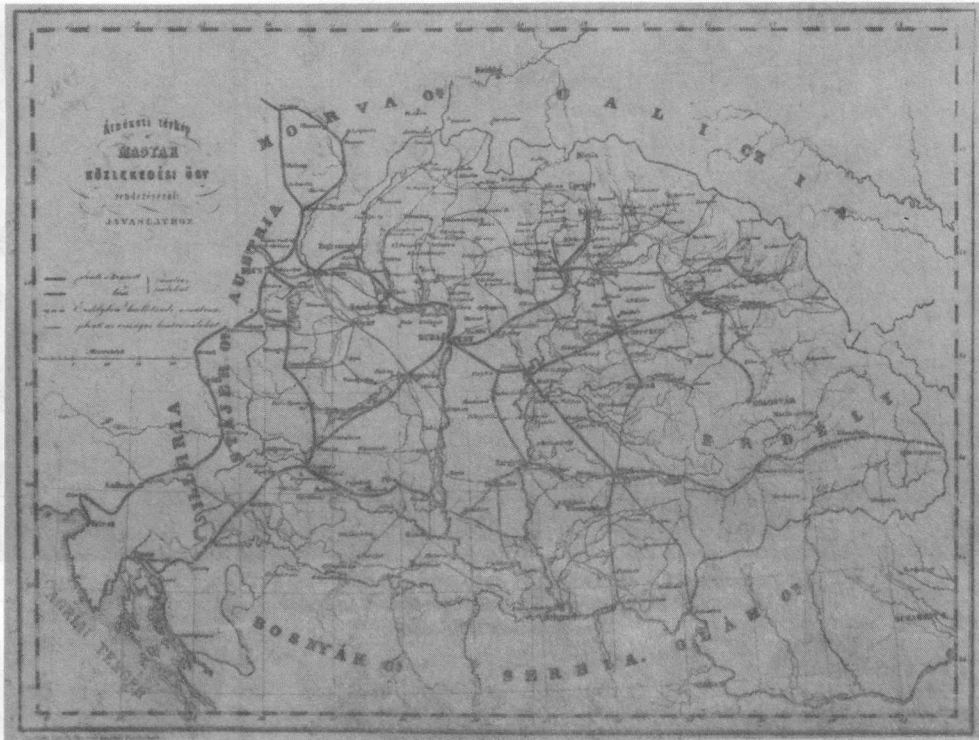
nem lehet „vállalkozók önkényére bízni”, mert ... „ettől függ a vasutak használhatósága terményeinkre nézve”.

A közlekedésnek ipart és kereskedelmet teremtő ereje van — hangsúlyozza a „Javaslat” — de a magyarországi közlekedésnek a hazai természetes adottságokhoz, ezért nagy mértékben a mezőgazdaság érdekeihez kell igazodnia. Kezdetben a vasutak fő jövedelmi forrásának külföldön az utasforgalmat hitték, Széchenyi azonban — nagy előrelátással — felismerte, hogy a vasutak fő tevékenysége, igazi bevételi forrása az áruforgalom lesz. Ebből adódott az a fontos következtetés, hogy a vasútvonalak kiépítésénél minden felesleges kerülőt mellőzni kell, mert az növeli a szállítási távolságot és költséget.

Bírálja Széchenyi a magántőkével, állami kamatbiztosítással történő vasútépítési rendszert, és teljesen az állami költségén megvalósuló vasútépítés elvére helyezkedik. Az államvasúti rendszer nemcsak a legolcsóbb szállítást biztosíthatja, hanem „előre biztosan nem lehet tudni, miő érdekeket érint, alakulásokat teremt nálunk a vasútrendszer, s míg ez kifejlenék, mindenesetre szükséges, hogy az ország teljesen megóvja intézkedési jogát minden idegen befolyástól.” (Széchenyi agályait az évszázad második felében működött hazai magánvasutak nagy mértékben igazolták.) Ezzel az akkori időkben bölcs és előrelátó állásponttal összefüggésben a „Javaslat” határozottan állást foglalt a díjszabások állami szabályozásának elve mellett.

A közlekedési hálózat kiépítésének alapelve, hogy középpontja Buda-Pest, az ország egyetlen nagy ipari és kereskedelmi központja.³ Széchenyi szerint a fő vonalaknak a fővárosból sugarasan kell kiindulni és szétágazni az egész országban úgy, hogy, „... azok hazánkat világkapcsolatokba juttassák és a jótéteményt lehetőleg az egész országra árássák”. Ez a hálózati konstrukció felelt meg Széchenyi nemzetiségi politikájának is, mert így módon

³ V. ö. Dr. Dienes Istvánné: Széchenyi és fővárosunk fejlődése c. cikkét is, lapunk más helyén.



13. ábra. Széchenyi 1848. évi „Javaslat”-ának térképmelléklete

kívánta a nemzetiségi területeket az ország fővárosához kapcsolni (13. ábra).

Világosan meghatározza a „Javaslat” az egyes közlekedési ágazatok feladatait is. A vasútnak szánja a fő szerepet, mert „a közlekedési eszközök között a vaspálya a legcélszerűbb arra, hogy a nemzeti kereskedelem tökéletesítésének alapjául tétessék”....

A vasúthálózati tervben összesen 1884 km-nyi vonal kiépítése szerepel (13. ábra), és pedig 4 fővonal, 4 mellék-vonal és 4 szárnyvonal (figyelemmel a már 1848-ig meglévő vonalakra). A 4 fővonal, Buda-Pestről kiindulva:

- a Duna bal partján, Pozsonyon át az osztrák „Nordbahn”-ig;
- Székesfehérváron át a Balaton déli partján, Károlyvároson át Fiuméig;
- Szolnokon át Aradig (a jövőben kapcsolat Erdélyen át kelet felé);
- Miskolcon át Kassáig (a jövőben kapcsolat Galícia felé).

A 4 mellékvonallal közül a Pest-aradi fővonalból a Szolnok—Debrecen—szatmárnémeti, valamint a Cegléd—Kecskemét—szegedi vonal ágazik ki. A másik két mellékvonallal a fiumei fővonalal biztosítaná az összeköttetést, egyfelől Sopronból Vas és Zala megyén át, másfelől Mohácsról Pécsen át. Ez utóbbi tenné lehetővé a folyami szállítást a vasúthoz oly módon, hogy az áruk a dunai víziútról Mohácsra átrakva vasúton jutnának el Fiuméba.

A 4 szárnyvonal egyes nagyobb városokat kívánta a fővonalak forgalmába bekapcsolni (Arad-Temesvár; Debrecen-Nagyvárad; Miskolc-Tokaj; Szeged-Szabadka).

Említeni kell, hogy Kossuth Lajos, aki Széchenyi közlekedési reformjait általában helyeselte, a fiumei vasút

ügyében más megoldást javasolt. Ismerve az ilyen hatalmas vasúthálózat államköltségen való kiépítésének anyagi nehézségeit, mint a legyorsabb, legolcsóbb megoldást a tengerhez vezető útra egy, Károlyváros és a Duna legközelebbi pontja: Vukovár között építendő lóvasúti vonalat javasolt. Károlyvárostól a meglévő műúton Fiuméig jól elérhetőnek vélte. Szerinte az Alföld mezőgazdasági terményei vízi úton a Tiszán és a Dunán jutnának el Vukovárra és onnan a megépítendő vasút közbeiktatásával, mint legrövidebb úton, a tengerhez. Széchenyi azonban élesen ellenezte a Vukovár-fiumei vasút tervét, amely nem illett bele vasúthálózati terveibe. E vasút azután később sem épült meg.

A közúthálózatra vonatkozóan a „Javaslat” összesen 5992 km hosszú út építésére tett javaslatot (ebből 3962 km elsőrendű, ún. sugárút, 1601 km másodrendű, ún. keresztút és 429 km harmadrendű, ún. szárnyút). Szükségesnek tartja hogy a sugárutakhoz (vasutak, közutak) a kereszt- és szárnyutak kiegészítő utakként csatlakozzanak, és hogy a természetlenebb hegyvidékek kapcsolatba kerüljenek a természetlenebb völgyvidékekkel. A centrális közlekedési hálózat elvének felel meg az az elgondolása, hogy a felvidéki közutak dél felé, a dunántúliak a Duna felé, a délvidekiek pedig az Alföld felé irányuljanak. Egyébként leszögezi a „Javaslat”, hogy közút épüljön a következő helyeken: a hegyvidékeken, ahol rendelkezésre áll a kőanyag, és a rövidtávú szállítást tekintve is az útépítés olcsóbb, mint a vasútépítés; olyan helyeken, ahol valamilyen ok miatt nem épül vasút; ahol az utak a vasútállomások megközelítése végett szükségesek; az Alföldön csak ott, ahol az útépítés már feltétlenül szükséges, valamint a vasútállomások elérése érdekében; ahol a rendelkezésre álló közmunka mennyisége azt indokolja.

A *belvízi közlekedés* fejlesztése érdekében a „Javaslat” elsősorban a természetes víziutak fejlesztését, szabályozását, a hajózás rendészeti kérdéseit (hajózási törvény, a hajózó utak kisajátítása, állandó műszaki szolgálat stb.) tartja döntő feladatnak. A csatornák építését — okulva a külföldi tapasztalatokon, a vasút megjelenése okozta változásokon — a magyarországi viszonyok között már kevésbé tartja jelentősnek. Ennek alapján a főbb feladatok:

- a Duna szabályozásának folytatása minden erővel;
- a Tisza szabályozása, hajózhatóvá tétele;
- a Tisza mellékfolyói közül a Bodrog és a Körös rendezése (a Szamos és a Maros már hajózható volt);
- a Dráva hajózhatóvá tétele Ó-Légrádig (ahol a fiemei vasútvonalat érinti);
- a kisebb folyók felmérése és tervek készítése a hajózás elősegítésére;
- a Sió-csatorna rendezése és hajózhatóvá tétele.

A „Javaslat”-ot *Széchenyi*, mint már az első felelős magyar kormány közmunka- és közlekedésügyi minisztere az 1848. évi országgyűlésen rövid törvényjavaslat formájában terjesztette elő, amely az *30. tc.-ként* törvényerőre emelte és a szükséges költségeket is megszavazta. De a nagyszabású terv megvalósítása akkor a szabadságharc és az azt követő események miatt meghiúsult, *Széchenyi* pedig a döblingi elmegyógyintézet lakója lett, 1860-ban bekövetkezett haláláig.

Széchenyi gyakorlati közlekedési alkotásai a magyarországi reformkor kiemelkedő eredményei. De talán ennél is fontosabb az a nagy hatás, amelyet az utókorra gyakorolt; eszméi később, a történelmi és gazdasági viszonyok lényeges változásai közepette is tovább éltek, befolyásolták a magyar közlekedés fejlődését.

Széchenyit életében is sok gáncsokodás érte, de munkássága halála után is több kritikában részesült. Egyesek felrötták neki például, hogy a nyelvművelés mellett háttérbe szorította a *műszaki tudományokat*. Kétségtelen tény, hogy *Széchenyi* nem volt mérnök, s ha az lett volna — vélekedtek így többen — kora egyik legkiemelkedőbb műszaki alkotója lehetett volna. Való igaz, hogy *Széchenyinek* kiváló műszaki érzéke volt — erről tanúskodik Naplójának több száz ilyen bejegyzése is. De egyáltalán nem biztos, hogy hazájának kiváló műszaki tervezőként többet használt volna, mint tette azt gazdaság- és közlekedéspolitikusként.

Azzal is bírálták *Széchenyit*, hogy a hazai iparfejlesztéssel szemben a *külföldi technikát és vállalkozókat* részesítette előnyben. Erre magyarázattal szolgál a hazai és nyugati — elsősorban angol — technikai színvonal különbségének alapos ismerete, és az, hogy az esetleges

sikertelenséget feltétlenül el kell kerülni. Úgy vélem, mai viszonyaink közt *Széchenyinek* e törekvéseit messzemenően meg tudjuk érteni.

Széchenyi *centrális hálózatkialakítási koncepciója* az az eszme, amelynek a legnagyobb hatása volt a magyar vasúthálózat későbbi kiépítésére, fővárosunk rohamos fejlődésére, világvárossá alakulására. *Széchenyi* idejében a Monarchia viszonyai között és a magyar nemzeti törekvések tükrében ez a koncepció teljesen egyértelmű volt és történelmileg teljesen érthető. Hiszen már az 1825—27. évi országgyűlési bizottság javaslatában (amely ugyan nem került az országgyűlés elé, de nagy közvéleményformáló szerepe volt), majd az 1836. évi 25 tc. csaknem azonos hálózati programjában is a 12, illetve 13 fővonal közül 7-nek Buda-Pestről kell kiindulnia. Ezzel szemben *Széchenyi* javaslata — nagyon reálisan — csak 4 fővonalat irányzott elő; ennek ellenére a mellék- és szárnyvonalakkal együtt 29 megyét, 3 kerületet és 30 várost kívánt bekapcsolni a vasúti forgalomba.

A 19. század második felében teljesen kiépült magyar vasúti hálózat azonban a Budapest-centrikus hálózati elgondolást eltúlozva valósította meg; a vidéki városok és gazdasági körzetek egymással való megfelelő összeköttetése jórészt elmaradt. A trianoni békeszerződés következtében pedig a meglévő transzverzális összeköttetések is megszakadtak, illetve az utódállamok területére kerültek. Mindezek miatt az első világháború után Európában Magyarország túlzottan centralizált vasúthálózata szinte egyedülálló lett.

*

Széchenyi egész életműve a mai ember számára akkor érthető és értékelhető a maga teljességében, ha képesek vagyunk behelyezni azt a magyarországi reformkor világába: politikai, társadalmi-gazdasági viszonyaiba. A pozitív és negatív tanulságokat is csak úgy hasznosíthatja a ma embere, ha lehántja róla azt, ami számára történelmileg már nem időszerű. Viszont megőrzi mindazt, ami *Széchenyi* életművéből változatlanul példamutató: az ő önzetlen, áldozatos hazaszeretetét és elkötelezettségét a haladás, a jobb, a tökéletesebb iránt.

Ami pedig *Széchenyi* közlekedéspolitikai hagyatékát illeti, talán sose volt időszerűbb mint ma, súlyos infrastrukturális elmaradottságunk tervezett felszámolásának idején, amit híres „Javaslat”-a bevezetőjében írt: „Midőn a közlekedési ügyek rendezésében hazánk anyagi felvirágzásának talpköveit akarjuk letenni, ne felejtjük, hogy ezáltal egyszersmind viszonyaink egész épületét érintjük”...

Széchenyi Lánchídja

DR. GÁLL IMRE

A Széchenyi-Lánchíd háromnyílású, kőpilléres, merevítőtartós függőhíd. Pest és Buda városokat egymással összekötő első állandó Duna-híd. Az 1938. évi árvíz által elpusztított város feltámadásának és világvárossá fejlődésének szimbóluma. Első építménye annak a Budapestnek, amely forma szerint csak negyedszázaddal később jött létre.

A híd teljes hossza 380 m, szélső nyílásai 88,70, középső nyílása 202,62 m. A hídpálya szélessége 14,50 m, ebből a kocsiútra 6,45, a kétoldali gyalogjárókra 2,20–2,20 m esik. A még hiányzó szélességet a kocsiút és a járdák között elhelyezkedő főtartók foglalják el. A híd vasszerkezete 5194 tonna.

A pillérek alapjai lenyúlnak a Duna medrében a teherbíró talajig, a hídfőknél 5,14, a budai pillérnél 12,60, a pestinél 7,30 m-re a nulla vízszín alá. A mederpillérek magassága a nulla vízszín fölött 48 m, a kőépítmény összmagassága tehát több mint 55, illetve 60 m.

A láncok a mederbe épített két kőpillér tetején levő sarukra támaszkodnak és a hídfőknél, föld alatti betonépítményekben levő lehorgonyzó kamrákban végződnek. A láncok lemezkötegekből állnak, a lánclemek magassága 36 cm, az egy csomóban találkozó 25 lemez együttes vastagsága 70 cm. Az egyes lánctagok hosszát a függesztővasak egymás közötti távolsága határozza meg, amely az egész hídon egységesen 3,60 m. A függesztővasak felváltva kapcsolódnak az egymás fölött elhelyezett láncoknak hol egyik, hol másik egységébe. A láncok és a merevítőtartók anyaga 490...560 N/mm² szilárdságú folytacél.

A pillérek felmenő falazatainak burkolata mauthauseni faragott gránitkő, ugyancsak gránitból készültek a pillérek jégtörő élei, valamint a szerkezeti tapkövek is, amelyek a merevítő tartó saruit, továbbá a láncnyergeket hordozzák. A pilléreket koronázó és övező párkányok, a hozzájuk tartozó tagozatokkal együtt, a klasszicista építészet jellegzetesen szép megnyilvánulásai. A pillérek építészeti kialakítása szerencsés összhangban van a vasszerkezet architektúrájával és nagymértékben járul hozzá a hídnak világszerte elismert szépségéhez.

A híd merevítőtartói ikertartók, amelyeknek mindegyike két-két egyfalú szelvényre szerkesztett andráskereszt rácszatú, párhuzamos övű gerenda. Ezekre fekszenek fel a felfüggesztett pontokon a keresztartók, amelyek a vasbeton pályalemezt hordozó öt hosszartóval együtt alkotják a tartórácsot. A vasbeton lemez vastagsága 15 cm, kétrétegű öntöttaszfalt kocsiurkolattal. A főtartókon kívül elhelyezett aszfaltjárdák ugyancsak vasbeton lemezen nyugszanak, amelynek vastagsága 10 cm. A pilléreknél a járda erkélyszerűen övezi körül a pillér faltestét, kívülről parapétfal védi.

A hídvilágítás kandeláberei a pilléreknél a parapétfal sarkain, egyebütt a merevítőtartón, illetve a láncon vannak elhelyezve. Világítótestek vannak ezenkívül a pillérek kapuzatainak belsejében közepén, a híd tengelyében is. A díszvilágítás kétféle: reflektorok világítják meg a kőpillér alját és tetejét, ezen kívül izzólámpákból álló gyöngysor fut végig a felső láncokon és a járdák peremén, kiemelve ezzel a vasszerkezet formáját.

A járdák külső szélén öntöttvas korlát fut végig, amelynek kialakítása andráskeresztre emlékeztet, közepen rozettával. Ez a korlát külső megjelenésében azonos a közel másfélszáz évvel ezelőtt készített fakorlattal, amelyet az 1913–15. évi átépítéskor bontottak el.

*

A Duna jobb és bal partján kifejlődött két település között állandó összeköttetés megteremtésének szükséglete hídjaink felépítésénél sokkal korábban jelentkezett, és a 18. században, de főként a 19. század elején egyre fokozódott, sürgetőbb lett. Ahhoz, hogy az összeköttetés létre is jöhessen, műszaki, gazdasági, jogi és politikai nehézségek leküzdésére volt szükség.

Az állandó híd megvalósításának kérdésével mind a problémához képzettségüknél, vagy társadalmi állásuknál fogva közelebb állók, mind a városi polgárság szélesebb rétegei foglalkoztak. Az előadott javaslatok azonban csaknem kizárólag a műszaki megoldást tartalmazták, és csak mellékesen, vagy egyáltalában nem voltak tekintettel a megoldás pénzügyi, jogi és politikai előfeltételeire. A legfontosabb probléma kétségtelenül az anyagi bázis előteremtése volt. Emellett azonban nem voltak elhanyagolhatók a politikai nehézségek sem, amelyeket a rendi Magyarország egyes körei, valamint a vármegyéket átható maradi nézetek támasztottak.

Az állandó híd létesítését ellenző vélemények két érve támaszkodtak. Az egyik érv, hogy a Duna medrében elhelyezendő pillérek duzzasztó hatása a meder elfajulását, a híd alapjainak kimosását, a jég feltorlódását s ennek következtében a híd összeomlását, illetve a város területén árvíz keletkezését okozhatják. A másik érv a hídepítésben való járatlanság volt. Mindkét érven voltak megfontolandó szempontok.

Nagy folyókon sokpilléru hidak európai, sőt világszinten is csak akkor épültek, ha a folyószakasz nem volt jégjárásos. A nevezetes ókori és középkori soknyílású, boltozott hidak vízben sokkal szegényebb folyókat hidaltak át, s e hidak közül is többet elsodort a víz (például az avignont). A Duna szeszélyes jégjárási viszonyaival viszont nemcsak a hivatalos műszaki szervek, hanem a nagyobb nyilvánosság is tisztában volt.

A hídépítésben való tapasztalatlanság ugyancsak nyomós érvként hatott. A magyar mérnököknek abban az időben inkább csak a vízi munkálatok irányításában voltak tapasztalataik, hídépítő mérnökeink nem voltak.

De nem voltak gazdasági szakembereink sem, akik fel tudták volna becsülni az állandó híd építésével kapcsolatos közgazdasági előnyöket, és akikre át lehetett volna hárítani a hídépítés pénzügyi lebonyolításával kapcsolatos feladatokat. A 19. század elején Magyarországon, az ország politikájának irányításában, a műszaki és a gazdasági kérdések még elhanyagolhatóak voltak a jogi és katonai kérdésekkel szemben.

A hídépítés kérdésének mind műszaki, mind gazdasági megoldása, az elkészítéstől a megvalósításig, Széchenyi István munkásságának eredménye. Széchenyi meggyőződött a Pestet Budával összekötő Duna-híd építésének országos jelentőségéről és elhatározta a gondolat megvalósítását, annak ellenére — vagy talán éppen azért —, mert tisztán látta maga előtt a nehézségeket is, amelyekkel ez a vállalkozása jár.

Első teendőinek egyike a *Hídegylet* létrehozása volt, a híd megvalósulását előkészítő szellemi erők összefogása céljából. A Hídegylet 1832. február 14-i megalapításától az első híd 1849. november 20-i megnyitásáig közel 18 év telt el. Ebből tíz évet igényelt maga az építkezés, az ezt megelőző nyolc év a sokkal több energiát igénylő műszaki, politikai, jogi és gazdasági előkészítéshez kellett.

A Hídegylet még az alapítás évében emlékiratot nyújtott be Pest vármegyéhez, amelyben kifejtette az egylet célját, és kérte ahhoz a vármegye támogatását. A vármegye az emlékiratot „tisztá örömmel” fogadta, azt sokszorosította és az összes többi vármegyének is megküldte.

Ezt követően az egylet felhívást tett közzé, amelyben felszólított minden magyar embert, hogy a célt szolgáló ötletét, tervét vagy elgondolását az egylettel közölje. Ennek a felhívásnak konkrét eredménye nyolc, jobbra használhatatlan beadvány volt; jelentősége inkább abban állt, hogy a nagyobb nyilvánosság figyelmét is ráirányította a híd építésének fontosságára, amely most már nem kerülhetett le a napirendről.

Széchenyi sem várt több eredményt ettől a felhívástól, mert már annak közzététele előtt elhatározta, hogy barátjával, Andrássy Györggyel együtt Angliában tanulmányutat tesz a hídépítés ügyének tanulmányozására.

Útjukra 1832. augusztus 6-án indultak és több mint három hónap múlva, november 24-én érkeztek vissza. Tapasztalataikról részletes „Jelentés”-t készítettek, amelyben tájékoztatták a Hídegylet tagjait útjuk eredményeiről. A jelentés tartalmazza azoknak a neves angol mérnököknek a nevét, akikkel *Széchenyiék* tárgyaltak és azoknak a hidaknak részletes leírását, amelyeket megtekintettek. Tartalmazza azokat a szakvéleményeket is, amelyeket a bemutatott dunai térképek alapján az angol szakértők a Buda és Pest között építendő híd szerkezetére, anyagára, kivitelezésére vonatkozóan előadtak. Ezek alapján *Széchenyiék* arra a következtetésre jutottak, hogy az állandó híd megvalósítható, mégpedig vagy lánchíd-ként, vagy ívhídként; utóbbi öntöttvasból vagy fából készülhetne. Kitér a jelentés a várható költség fedezésére

is: részjegyek kibocsátását javasolja, külföldön bevált példák alapján, továbbá hídvám szedését, az egyenlő hídvámfizetés elve alapján, ha erre az Országgyűlés külön törvényt hoz.

Ez a tanulmányút érlelte meg *Széchenyiben* azt az elhatározását, hogy az építendő híd műszaki megoldása *lánchíd* legyen, továbbá, hogy az az angol mérnök, aki a lánchíd-megoldást javasolta, legyen az első Duna-híd tervezője. További munkássága ennek az elhatározásának keresztülvitelére irányult.

Széchenyiék jelentése az Országgyűlés elé került, amely az abban foglaltak megvizsgálására *Országos Küldöttséget* hívott felétre. Ez a Küldöttség vette át az addigi Hídegylet feladatait. A híd tulajdonjoga és az általános hídvámfizetési kötelezettség ügyében az Országgyűlésnek kellett döntenie. Előbbi esetében Pest és Buda szabad királyi városok ellenkezését kellett leszerelni, amelynek polgársága igényelte a híd tulajdonjogát és követelte a kártérítést a hajóhíd jövedelmének elvesztéséért. Hosszas tárgyalások után mindkét város lemondott a tulajdonjog igényléséről és belenyugodott a hajóhíd jövedelmének megváltásába.

Az általános hídvámfizetési kötelezettség ügye az Országgyűlésben igen heves vitát kavart a nemesség előjogait makacsul védelmező, valamint a haladóbb szellemű követek között. Sokan voltak, akik az alkotmányt látták veszélyeztetve a nemesek jogfosztása révén. *Széchenyinek* és támogatóinak azonban sikerült az Országgyűlés többségét meggyőznie arról, hogy a törvényjavaslat elfogadása az ország érdekében áll, és a híd megvalósulásának tényével szemben az általános hídvámfizetési kötelezettség jelentősége alárendelt. A katonaság és az állami hivatalok hídvámfizetési kötelezettségét éves átalánydíj megállapításával sikerült megnyugtató módon rendezni.

Végül is az Országgyűlés megalkotta az 1836. évi 26. tc.-et és azt a király szentesítette. A törvény kimondja, hogy a hidat részvénytársaságnak kell megépítenie, mellyel az Országos Küldöttség köt szerződést. A híd a szerződés lejártával a magyar nemzet tulajdonába kerül. Kimondja a nemesekre is kiterjedő általános hídvámfizetési kötelezettséget és intézkedik a híd felügyeletéről, valamint a híd építésével kapcsolatos egyéb kérdésekről.

A törvény hatálybahelyezése lezárta az elvi előkészítés szakaszát, hogy helyet adjon a híd konkrét műszaki és gazdasági tervezésének.

Az Országos Küldöttség elnöke, *Széchenyi István* tárgyalást kezdett a bécsi *Sina György* bankárral és felkérte, hogy vegye kézbe az építkezés pénzügyeinek intézését. *Sina* 1837. február 25-én kelt levelében elvállalta a megbízást. Később a vállalkozáshoz *Wodianer Sámuel* bankháza is társult.

Széchenyi ajánlására *Sina* Pestre hívta *William Tierney Clark* angol mérnököt, a neves hídtervezőt, hogy az építendő hídra vonatkozó terveit előterjessze. *Clark* három tervváltozatot mutatott be, mindhárom lánchíd: *első* a Nákó-ház (mai Gresham-palota) vonalában építendő három nyílású függőhíd, *második* a belvárosi plébániatemplom vonalában építendő három nyílású függőhíd, *harmadik*

dik az Angolkisasszonyok zárdájának vonalában (mai Irányi utcánál) építendő gyaloghíd.

Clarkkal egy időben Wodianer meghívására Pestre érkezett Georg Rennie angol mérnök, nem kevésbé neves hídász, aki négy alternatív javaslatot tett: háromnyílású függőhídra, kétnyílású lánchídra (egyetlen pillérrel a Duna közepén), ötnyílású öntöttvas ívhídra és hétnyílású boltozott kőhídra.

A tervváltozatok közötti választás felelősségét csak független szakértők véleménye alapján lehetett vállalni. Ezért Sina felkérte Plews és Slater angol mérnököket, hogy véleményüket ez ügyben fejtsek ki. A két szakértő részletes helyszíni tanulmányok alapján tette meg javaslatát, amely szerint minél kevesebb mederpillér legyen, az alapozás legyen kifogástalan, a híd ne a folyó legkeskenyebb részén épüljön.

Mint hogy a két szakértőt inkább a hagyományos boltozott hidak pátfogóiként tartották számon, előítéletektől mentes véleményük alapján bátran el lehetett vetni valamennyi boltozott hidas megoldást, valamint azokat a változatokat is, amelyek a hidat a Gellérthegy tájékán tervezték megépíteni. Mind Clark, mind Rennie elsőként a háromnyílású lánchidat javasolta, így ez a javaslat került a Küldöttség elé, mely 1838. szeptember 18-án tartott ülésén a Clark által készített tervváltozatot fogadta el. Megszövegezték a szerződést, amely a Lánchíd Részvénytársaságot felhatalmazta a híd megépítésére.

Széchenyi abban látta a lényegét, hogy a hídépítést e munkában jártas ember irányítsa, hogy ezáltal elkerülhető legyenek a kudarcok. Az esetleges bukás igen hosszú időre visszavetette volna az állandó híd ügyét. Javaslatára Sina felszólította Clarkot, hogy az építkezés megkezdésére vonatkozó intézkedéseket tegye meg. Mint hogy a tervező nem tartózkodhatott állandóan a helyszínen, névrokonát, Clark Ádámot bízta meg a munkálatok helyszíni irányításával. A két Clark 1840 tavaszán együtt járta be a vashámorokat és a kőbányákat, megszervezve az alapozáshoz szükséges anyagok szállítását.

A faanyagot a szlavóniai erdőkből, a téglát Steinberger és Lechner pesti valamint Csekő és Christen óbudai téglavetőiben rendelték meg. A szükséges cement előállítására a budai parton üzemet rendeztek be, a hozzávaló márga alapanyagot Beocsinból hozatták.

A helyszíni munka legkényesebb része az alaptestek elkészítése volt, amit Clarkék jászolgát építésével oldottak meg. A pillérek és a hídfők kijelölt helyét hármassal cölöpsorral vették körül. A cölöpsorok közül kikotorták a kavicsot és a közöket vízzáró anyaggal töltötték ki. Az így nyert hatalmas faépítmény belsejéből kiszivattyúzták a vizet és nyílt munkagödörben leástak a teherbíró talajig. Mindez több ezres mennyiségű cölöp leverését igényelte, melynek nagy része ma is ott nyugszik a Duna fenekén. Egy cölöp 38 x 38 cm méretű és 20...24 m hosszú fenyőfa volt. Ennek végére vas sarukat szereltek és 1,7 tonnás verőkossal, 6,70 m ejtési magassággal hajtották le a cölöpöket. Egy cölöp leverése átlag 400 ütést igényelt. A cölöpsorok egymás közötti távolsága 1,5 m volt. A cölöpfalakat 2 m-enként gerendarostély dúcolás és függő-

leges andráskeresztes merevítés egészítette ki. A víz sodra ellen kőhányás, az uszadék okozta rongálások ellen jégtörők védték az építményt.

A még 1839-ben levert két próbacölöpöt nem számítva, az első cölöpöt 1840. július 28-án verték le a budai mederpillérnél. Hamarosan többszáz ember dolgozott a cölöpverőkön.

A pesti hídfő alapödre lett készen elsőnek. Itt, a szoros értelmében a Duna fenekén, rendezték meg 1842. augusztus 24-én a Lánchíd alapkövetelési ünnepségét, amelyen az ország nádora és több mint száz meghívott személy is részt vehetett. Ezt a jelenetet ábrázolja Barabás Miklós közismert festménye, és ebből az alkalomból írta Kossuth Lajos: „A híd nem hipotézis többé... ma tették le legelső követ a polgári egyenlőségnek”.

A cölöpverési munka két évig tartott. Volt, hogy 800 ember dolgozott a munkán. A munkások nagy többsége helybeli volt, akiknek irányítására angliai szakmunkások — gépkezelők, előmunkások, vasszerelők — költöztek Magyarországra. Az angol munkások mintaszerűen, igen fegyelmelzettel dolgoztak, például munka közben egyikük se dohányzott. Legtöbbjük a munka végén visszaköltözött Angliába, de az összesen 62 ideköltözött családból néhányan — így maga Clark Ádám, valamint Teasdale főmunkavezető is — itt telepedtek le és magyarrá váltak.

Clarkék az öntvények és láncok vasanyagát angliai vashámorokban rendelték meg. Humber & English vállalata szállította a láncnyergeket és az öntvényeket, a Howard and Ravenhill cég a lánclemezeket, Harwey a láncfelhúzó csigaszorokat. Utóbbi két vállalat gyártmányainak anyaga igen kiváló minőségű kovácsoltvas volt. (A gyártmányokat még a vas hengerlésének feltalálása előtt készítették.) A lehorgonyzó acéltömböket, összesen nyolc darabot, a bécsi Norris vállalat szállította. Az első vasanyag-szállítmány 1846. október 2-án indult el útjára s ezt folyamatosan követte a többi.

A vasszerelés céljára úszóállványt készítettek. Elsőnek a hídlánccokat szerelték össze, mégpedig úgy, hogy a lánc egyik végét — végleges jelleggel — bekötötték a lánckamrában lévő horgonyzáshoz, a láncot magát kifelétek az úszóállványra akkora darabon, amekkorát a hídníylás áthidalása igényelt. A láncokat igen gyorsan szerelték: 1848. március 28-án kötötték be az első láncvéget a pesti lánckamrába, július 8-án már a középső hídníylás első láncát emelték be, július 18-án pedig az utolsót.

A láncok felemeléséhez szükséges erőt a pesti parton telepített gőzgép fejtette ki hatszoros csigasor közvetítésével. Mind a három hídníylásban 4–4, összesen 12 láncfelhúzási műveletet kellett elvégezni. Ezek közül 11 simán bonyolódott, az utolsónál baleset történt: a láncfelhúzó csigasor egyik láncszeme elpattant s a hídlánc visszazuhan az úszóállványra, azt összetörte és beleesett a Dunába. Akik az állványról nézték végig az utolsó láncszakasz beemelését, köztük Széchenyi István is, szintén a Dunába estek. A baleset, amelynek során egy munkás életét vesztette, négyheti késedelmet okozott az építkezésben. Eddig tartott, amíg kiemelték a Dunából a beleesett hídlánc-szakaszt és azt végre a helyére emelhették.



1. ábra: A Lánchíd eredeti vasszerkezete. A függesztőrudak a mainál kétszerre sűrűbben voltak elhelyezve. A kép előterében a Dunagőzhajózási Társaság rakodója, háttérben a budai Várpalota, a múlt század végi átépítés előtti állapotban.

A felhúzó csigasor lánacának szakadásánál sokkal nagyobb késedelmet okozott a hídépítésben az 1848–49. évi szabadságharc. Hol az egyik, hol a másik hadviselő fél akarta az elkészüléshez közel álló hidat átjárásra alkalmatlanná tenni, hogy az ellenséges hadsereg átvonulását akadályozza. Clark Ádámnak sok tárgyalásra és néha furfangra is szüksége volt, hogy nagyobb károk keletkezését elhárítsa a hídon. Amikor 1849 januárjában az osztrák csapatok megszállták Pestet, a híd még nem volt készen, a katonák a Duna jegén keltek át. Később, amikor a honvéd sereg kelet felől közeledett Pest felé, az osztrákok visszavonultak Budára és előkészületeket tettek a híd felrobbantására és a vár védelmére. A tavasz folyamán a várból ágyúzták a pesti Duna-partot, e közben az egyik lövedék eltalálta a Lánchíd budai pillérének északi oldalán a parti hídnylás első lánckötegének szélső láncklemezt. Sérülést okozott a hídra helyezett négy mázsa lőpor május 21-i felrobbantása is: nyolc kereszttartó ment tönkre a csatlakozó szerkezetekkel együtt. E robbantás által életét veszítette a végrehajtásával megbízott Allnoch ezredes.

A lánckamra lehorgonyzásainak felrobbantását Clark Ádám a lánckamra elárasztásával és a szivattyúk szétszerelésével, egyes alkatrészek összetörésével előzte meg.

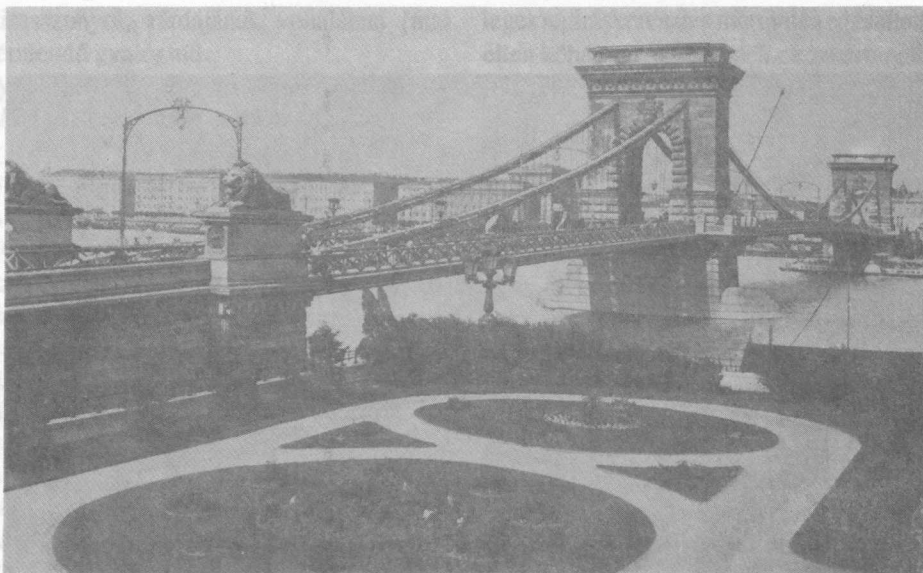
A hídépítést végül is a nyár derekán lehetett folytatni, miután a két várost visszafoglalták a honvédektől. Az új kereszttartók beépítése nem okozott különösebb nehézséget. A kereszttartókat Andrassy György demői vasöntőjében öntötték. A pótlás hamarosan megérkezett és a helyére került. A sérült láncklemezt viszont csak a láncköteg tehermentesítése árán lehetett volna kicserélni. A javítást

a két Clark együttes konzultációja után úgy oldották meg, hogy ehhez a lemezköteghez mindkét oldalról egy-egy, felényi vastagságú pótláncklemezt szereltek hozzá, úgyhogy ez az egy köteg 12 lemezt tartalmazott, míg a többi 11-et illetve 10-et.

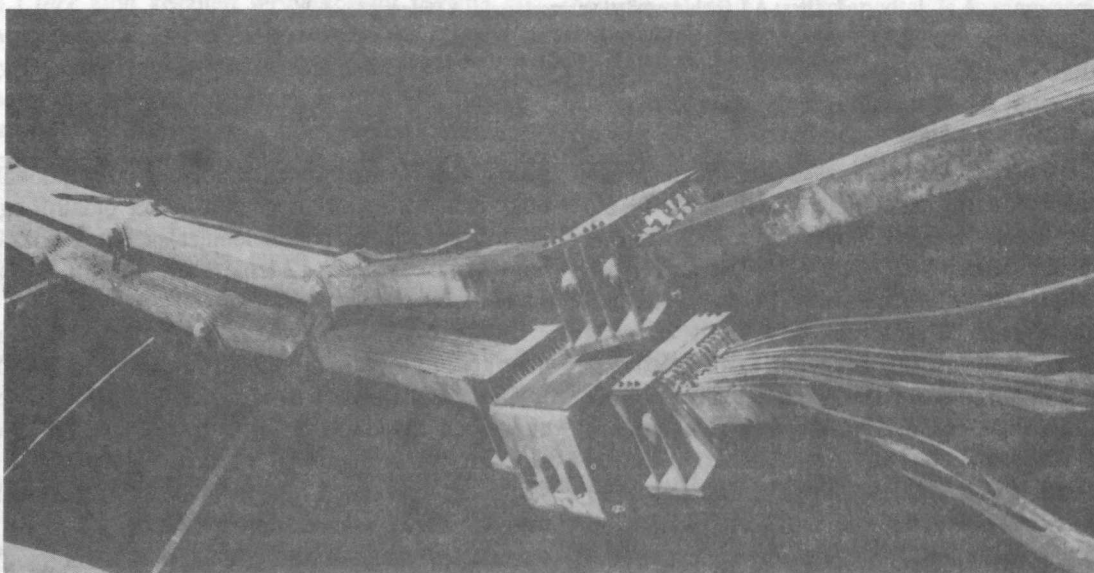
A hídépítés akkori gyakorlatának megfelelően, a hídon nem készült a maihoz fogható funkciójú merevítő tartó. Így a kereszttartók révén közvetített terhelés szinte teljes egészében átadódott a felfüggesztő vasakra, illetve a lánckokra. A felfüggesztő vasak a mostaninál kétszerre sűrűbben, egymástól 1,80 m távolságban követték egymást (1. ábra), a kereszttartók szintén, s a mozgó teher valamelyes megoszlását csupán a mai merevítő tartó helyén lévő andráskeresztes fatartó közvetítette. A lánckok külső oldalán lévő konzolokra épített járdák a mainál keskenyebbek – csupán 1,80 m szélesek – voltak, s korlátaik fából készültek. A fakorlát beosztását és szerkezetét a mai öntöttvas korlát pontosan idézi. A pályaburkolat tölgyfa pallókra helyezett fakocka volt.

A merevítő tartó hiányából és a sok faszervezet alkalmazásából következett, hogy W. T. Clark lánchídjának vasszerkezete viszonylag igen csekély tömegű volt, ennek ellenére a hídlánckok teherbírása még sok évvel a híd megnyitása után is megfelelt a követelményeknek.

A hidat 1849. november 20-án adták át a forgalomnak, az átjárás rajta azonban ennél korábbi időpontra kelteződik. Az első kocsi 1849. január 1-én haladt át a még el sem készült útpályán: Kossuth rendeletére Bónis Sámuel országos biztos kocsija 12 gránátos kíséretében a magyar koronát vitte a veszélyeztetett Budáról a Debrecenbe



2. ábra: A Lánchíd az eredeti vasszerkezetével. A képen láthatók az úttengelybe függesztett lámpák, a ló vontatta omnibuszok és az előtérben az a parkrészlet, amelynek helyére a budai villamos aluljáró épült.



3. ábra: A Lánchíd pesti oldali pilléréből kiszakított lánccsergek a felrobbantás után.

induló vonathoz. Hivatalos személyek, valamint a katonaság már a szabadságharc idején átjártak a hídon, s később a polgárság is használatba vette a híd járdáit (2. ábra).

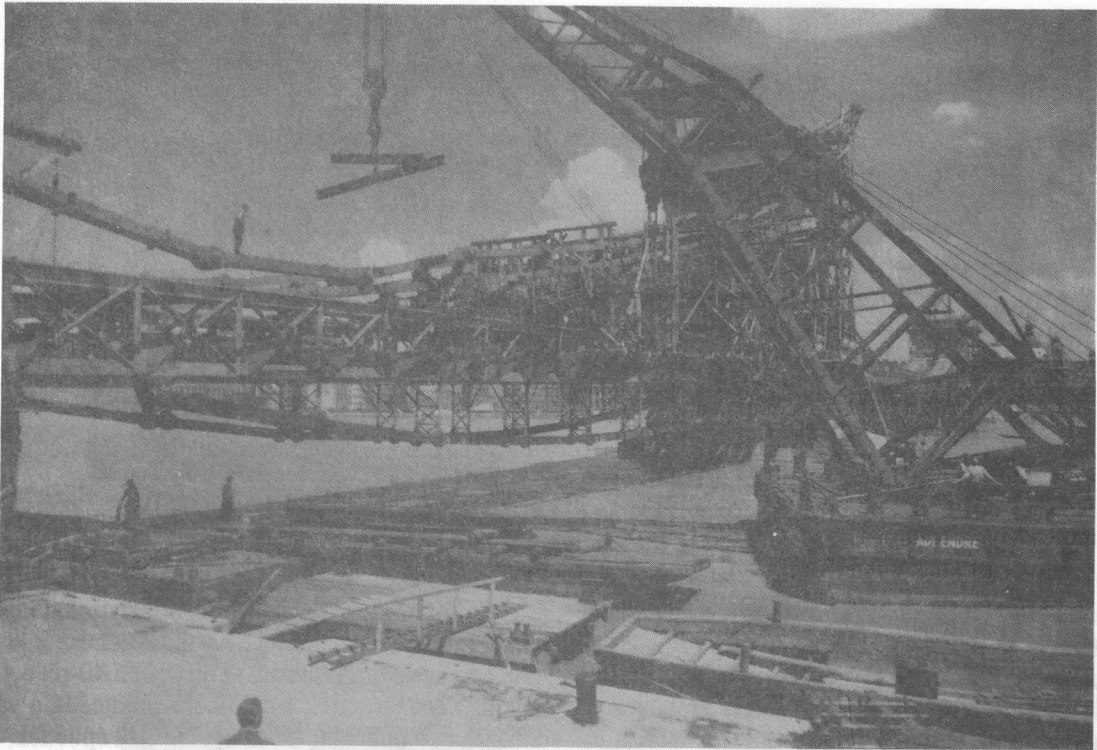
Csak az nem ment át soha a kész hídon, akinek a legtöbb joga lett volna hozzá: a híd megteremtője, Széchenyi István, ki addigra már a döblingi szanatórium lakója volt.

A hídnak később legnépszerűbbé vált díszítő elemei: a Marschalkó János alkotta négy kőoroszlán, csak egy évvel a híd forgalomba helyezése után került a helyére, a talapzatán lévő Széchenyi és Sina címer pedig csak 1852-ben.

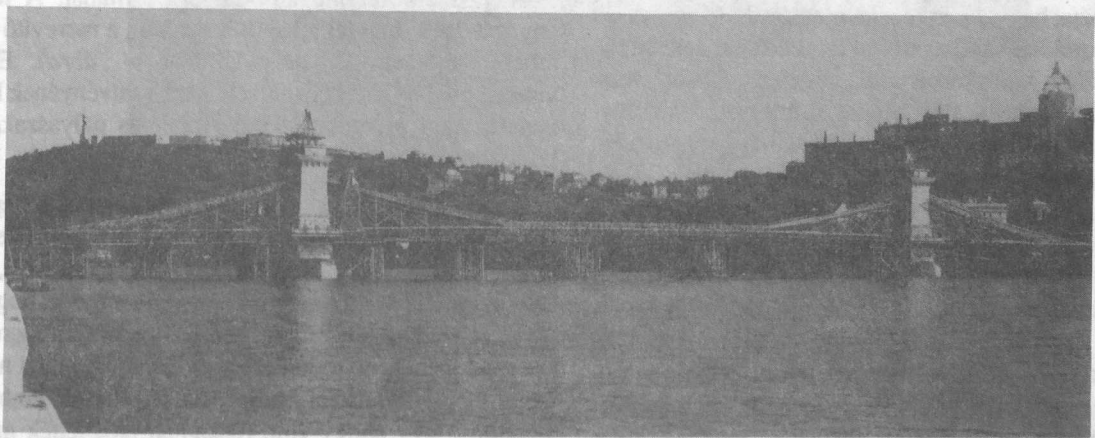
*

Az 1893. évben kisebb átalakítást végeztek a hídfőkön: kibővítették a lánckamrákat és ezzel könnyebben hozzáférhetővé tették a lehorgonyzásokat. Erre a munkára az időnkénti felülvizsgálatok megbízhatóbb végrehajtása érdekében volt szükség.

A híd ötvenéves fennállása alkalmából – 1899. november 18-án – a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet tünnepi ülésen emlékezett meg a Lánchíd megteremtőiről, alkotóiról. Zelovich Kornél professzor javaslatára ekkor nevezték el a hidat Széchenyi-Lánchídnak.



4. ábra: Az újjáépülő Lánchíd láncainak szerelése a függesztőművel megerősített merevítő tartóról.



5. ábra: Láncok szerelése az újjáépülő Lánchídon, cölöpjármokon nyugvó merevítő tartóról.

Amikor a századforduló táján a híd forgalma erősebben emelkedni kezdett, a merevítő tartó hiánya miatti lengések mind nagyobb mértéket öltöttek és már-már tűrhetetlenné váltak. A híd *újjáépítését* elrendelő döntés előkészítése során tisztázódott, hogy a közúti tengelysúlyok emelkedése, valamint a beépítendő merevítő tartó és szélrács vasanyagának tömege oly mértékben terheli meg a híd főtartóit alkotó láncokat, hogy azok teherbírása erre már nem felelne meg. Ezért a híd teljes vasszerkezetét ki kellett cserélni.

Az új vasszerkezet a régihez hasonló alakú, s a pillérek és a hídfők látható részei teljesen változatlanok maradtak. A láncok keresztmetszeti területe 50 %-kal nőtt s az egyes láncok hossza a réginék kétszerese lett. Kicserélték a pillérek tetején lévő láncnyergeket és helyükbe olyan

acélsarukat építettek, amelyek kizárólag csak függőleges irányú erőket képesek átadni a pilléreknek. Ezáltal a pillérek alatti talaj-igénybevételeket sikerült a nagyobb terhelő erő ellenére is lényegesen, mintegy felére csökkenteni (1,0-ről 0,5 N/mm²-re).

Amikor a Lánchíd felújításának terve nyilvánosságra került, sokan féltették a híd szépségét az átépítéstől. „Ki-k mondjon le arról az illúzióról, hogy a kissé megvastagított Lánchíd majd megőrzi az utókor számára az eredetinek ama báját, amelyben mi annyit gyönyörködünk...” írta a napisajtó. Az 1914. február 3-án megkezdett és 1915. november 27-én befejezett átépítés azonban az aggodalmakat nem igazolta. A kis mértékben megvastagított láncok és a felére ritkított felfüggesztő vasak a könnyedség látványát továbbra is biztosították, s a méret-



6. ábra: A Széchenyi-Lánchíd az 1949. évi újjáépítés után

változást csak szakértő szemmel, a változás ismeretében lehet észlelni.

A forgalomba helyezést követő nyáron a híd *kocsiútburkolatán* hullámosodás jelentkezett, amely a rákövetkező esztendőben a nyári idény alatt tovább fokozódott és annak volt a következménye, hogy a fakockát átítató kátrányolaj a nyári meleg hatására kicsepegve, meglágyította az alatta lévő bitumenbeton bitumenjét. A káros hatást fokozta, hogy a szerkezetet megtámasztó zorévasak a fakockasorokkal párhuzamosan feküdtek és szélességük egyezett négy fakockasor szélességével. A zorévasak közeit fedő eternit lemezek rendre eltörtek, és a kátrányolajjal oldott bitumen becsurgott a Dunába.

Nem volt sokkal szerencsésebb a *járdák* aszfaltburkolata sem. A vasbeton lemezen fekvő tömörítetlen bitumenbetonra két rétegben fektetett öntöttaszfalt réteg alatt, a nyári meleg hatására a levegő összegyűlt és hólyagokat alkotott, amelyek egyre növekedve púposá tették a felületet.

A hibák kivizsgálásával sok idő telt el. Mire végül a hibák okait megállapították és a teendőket tekintetében döntés született, nem lehetett fakockát kapni. A hidat 1919 októberében a forgalom elől elzárták, a burkolatot felszedték. A zorévasakra beton kiegyenlítő réteget, erre 8 cm vastag vasbeton teherelosztó réteget és erre homokba ágyazott kiskő kocsiútburkolatot fektettek. A járdákon a tömörítetlen bitumenbetonból kiszoruló levegőt az aszfalt felszúrásával kiengedték, így összegyülemelését és a további púpok keletkezését megakadályozták. A hidat 1920 áprilisában nyitották meg ismét a forgalom számára.

A *második világháború* végén, Budapest összes hídjával együtt, a Széchenyi-Lánchidat is felrobbantották. A robbanó tölteteket a pesti oldal két lánckamrájában helyezték el, úgyhogy a lehorgonyzásukat veszített láncok kiszakadtak a kamrából és a mederpillérek tetején lévő mozgó sarukat is magukkal rántva, áttörték a koronázópárkányt tartó falazatot, amely maga is teljesen labilis helyzetbe került (3. ábra). A kiszakadt láncok a túlterhelt függesztő rudakat egymás után elszakították és a híd pesti, majd középső nyílása a Dunába zuhant. A budai oldalnyílás pályája nem zuhant teljesen a vízbe, csupán kettétört.

A híd *újjáépítése* során a pillérek kapuzatait kibővítették, hogy azokon két szembe haladó autóbusz is ki tudjon témi egymás elől. A kocsiút szélessége 5,40-ról 6,45 m-re bővült. Kiszélesítették a hídfőket, elbontották a vámszedőházakat, a budai hídfőben gyalogjárót építettek, a pesti hídfőben befejezték a villamos aluljáró építését, a tönkrement horgonylánckamra teljes újjáépítésével együtt.

A vasszerkezet megtartotta régi formáját. A láncok anyagát 76 %-ban fel lehetett használni, a merevítő tartót teljesen újonnan kellett előállítani (4. ábra). Ezáltal viszont mód nyílt a kocsiúttest hossz-szelvényének kiigazítására és a pilléreknél lévő vízszintes pályaszakaszok kiküszöbölésére.

Az 1948. évi újjáépítéskor megváltoztatták az építkezés sorrendjét: először a merevítő tartókat tették a helyükre úszódarukkal, az előzetesen levert cölöpjármokra, majd azokat ideiglenesen megerősítették olyannyira, hogy képesek legyenek átmenetileg elviselni a láncok szerelésékor rájuk nehezedő többletterhet (5. ábra). A budai nyílásban a merevítő tartót — amely ha sérülten is, de helyén maradt — úgy ahogy volt, roskadtan erősítették meg és arról szerelték a fölötte lévő láncszakaszt. Ezzel a módszerrel sikerült lényegesen felgyorsítani a vasszerkezet szerelési munkáit.

Az újjáépített hidat, az első forgalombahelyezés százéves évfordulóján, 1949. november 20-án, vasárnap adták át a forgalomnak (6., 7. ábra).

Az 1973. évben a hídon nagyobb arányú *felújítási munkát* végeztek. A beépített 100 000 szegecsnek mintegy 10 %-át kicserélték, ezenkívül a vasszerkezet 73 000 m²-es felületét rozsdátlanították és mázolták. Ehhez 60 tonna festékanyagot használtak fel. A munkálatok ideje alatt, február 15-étől június 15-éig a hídon szünetelt a forgalom.

Amikor a Lánchíd megépült, egyike volt a világ legkiválóbb műszaki alkotásainak. Ilyen nagy folyóba, amelyen rendszeres a jégzajlás és jégdugulások is gyakran keletkeznek, annak előtte még hídpillért sem építettek s



7. ábra: A régi minta után újonnan öntött kandeláber a Lánchíd merevítő tartóján

ilyen nagy szabadnyílást is csak két helyen hidaltak át a világon.* Már ez a tény megérdemelte volna, hogy a műszaki világ erre a kiváló alkotásra azonnal felfigyeljen.

Ez azonban nem történt meg; a híd csak utólag részesült — és részesül ma is — abban az elismerésben, ami már eleve megillette.

* A svájci Freiburgban a Saana-híd 1834-ben 273 m, a Weeling-i (USA) Ohio-híd 1849-ben 303 m szabad nyílást hidalt át. A Lánchíd szabad nyílása 202,62 m (1849).

Széchenyi és a magyar hajózás

DR. BÍRÓ JÓZSEF

Gróf Széchenyi István, a nagy magyar reformpolitikus születésének kétszázadik évfordulója jó alkalmat ad arra, hogy emlékezetbe idézzük a hajózás ügyéért végzett munkásságát.

Az első felelős magyar kormány közlekedési minisztere 1791-ben, a felvilágosodás korában született; már kirobbant a Nagy Francia Forradalom, Magyarországon befejeződött a török hódoltság alatt elnéptelenedett Bácska és Bánát betelepítése. Ennek nyomán fellendült a mezőgazdasági termelés, főleg gabonaművekből keletkezett felesleg. Az áruforgalom azonban a jó úthálózat hiányában nehézségekbe ütközött.

Magyarország több évszázadra viszonyuló eseményei — a török hódítás, *Thököly Imre* és *Rákóczi Ferenc* szabadságharcjai, majd az ezt követő *Habsburg* elnyomás — gátolták az ország közlekedési hálózatának kialakulását. Fejlett ipar és kereskedelem pedig nem alakulhat ki tervszerűen kiépített úthálózat nélkül.

Grünwald Béla 19. századbeli történész írja: „A könnyű és biztos közlekedés nélkülözhetetlen az iparra és a kereskedelemre nézve. Az utak fő kelléke a burkolat, s hogy a hidak szilárd anyagból legyenek építve. Ily út Magyarországon alig volt, s amennyiben létesült, mint a Károly-út, a királynak köszönhető... A szilárd útburkolat hiányában az utak az időjárás és az árvizek függvényében bizonytalanok. A fuvarosok gyakran kénytelenek a szállítmányok felét a kocsmákba hagyni vagy elzalogosítani; vonómarhájuk nem ritkán az úton hull el a feneketlen sár miatt.”

Az utak hiányához hozzájárult még az a tény is, hogy Magyarország mai területének egyharmadát a 19. sz. első felében még víz és mocsár borította. Csak az Alföld peremvidékein volt egy-két kiépített közút.

Ilyen útviszonyok mellett a szállítás szinte egyedüli lehetőségeként a víziút kínálkozott. A figyelem már a 18. században is a Duna és mellékfolyói felé terelődött. Különösen *Mária Terézia* trónralépése után, amikor a *Habsburg* ellenes koalíció — Franciaország és Poroszország — elzárta az utat az osztrák nyugati irányú áruforgalom előtt, arra készítette az udvar, hogy keleti irányban új kereskedelmi partnert szerezzen és új közlekedési útvonalat teremtsen magának Törökország és Oroszország felé.

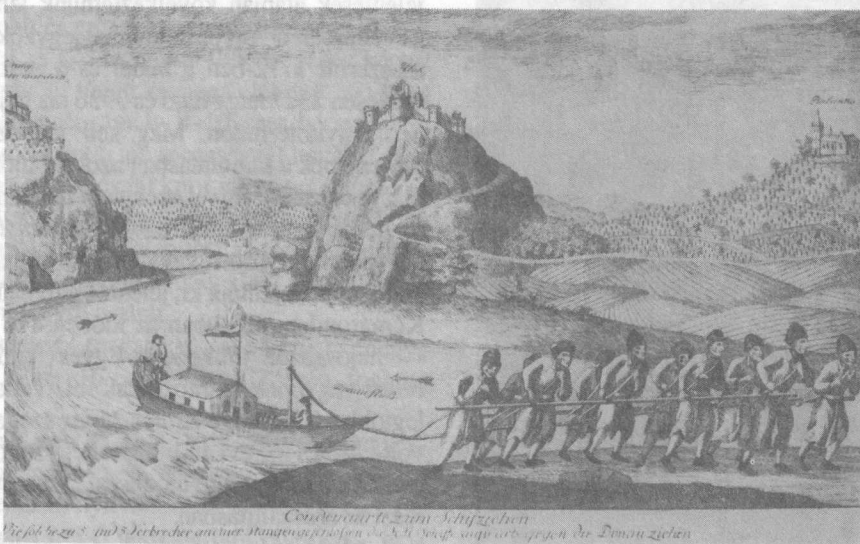
Az udvar több alkalommal ad utasítást a Duna hajózhatóvá tételére, a vontató utak kijavítására. *Mária Terézia* 1770. január 30-án kiadott *hajózási rendeletéből* a hajózás állapotára is következtethetünk. A királynő 18 pontban foglalja össze utasításait. Elrendeli, hogy csak jó állapotban lévő és jól felszerelt hajók kerülhetnek forgalomba, az ellenőrző hivataloknak kötelezővé teszi az építés évét a hajókba beütni. Ha a hajók állapota nem megfelelő, adjanak utasítást azok kijavítására. A túlterhelésből eredő

balesetek megelőzésére elrendeli, hogy csak annyira lehet a hajót megterhelni, hogy 3/4 lábnyi álljon ki a vízből. A hajómestert teszi felelőssé a hajó jó felszereléséért, a vontatókötelek jó minőségéért és a hajó biztonságos állapotáért, hogy a kedvezőtlen időjárás sem az árut, sem a szállított személyeket ne veszélyeztesse. A hajótulajdonosnak kötelességévé teszi, hogy a hajóján kellő számú szakembert alkalmazzon; olyan hajómestert vegyen fel, aki példát mutat és fegyelmet tud tartani. A vezetőnek a hajómesterség minden fokát végig kell járnia. Mivel a vízi balesetek nagy részét a fegyelmetlen, ittas hajósok okozzák, ha ilyen személyt észlelnek a hajón, azt azonnal a partra kell tenni. Ha a személyt a hajómester pótolni nem tudja, akkor az utat félbe kell szakítani. Szigorú büntetést helyez kilátásba, ha a hajón iszákos embereket alkalmaznak. Elrendeli, hogy a hajóvezetők a hajózás biztonságát veszélyeztető akadályokról írásban adjanak jelentést. Elrendeli továbbá, hogy a nagyobb dunamenti községek és városok kikötőinek szabadon hagyásáról, kotrásáról, valamint a vontatólovak számára patkolóhelyekről gondoskodjanak. Végül intézkedik, hogy minden hajót, amely a kikötőt elhagyni szándokozik, jelteni kell a helyi hatóságoknak, hogy ez a hajó és a felszerelés állapotát ellenőrizhesse. Száz dukát büntetést helyezett kilátásba, aki a bejelentést elmulasztja.

Hogy mennyire fontos volt a hajózó utak karbantartása, mutatják *Széchenyi István* fiatalkorának hajózási viszonyai.

Magyarország hajózási forgalmának két főiránya alakult ki. Az egyik a Tiszáról és a Marosról a Dunán és a Száván át a tengerpart felé, a másik a Dunán Pest, Győr és Bécs felé. Lefelé a víz sodrását használták ki, felfelé pedig vontatták a hajókat.

Vontatásra a magyarországi Duna-szakaszon és a Tiszán egyaránt alkalmaztak állati vagy emberi erőt. Általában lovakkal vontattak, ha a partviszonyok megfelelő állapotban voltak. Az elhanyagolt partrészekeken, ahol már a lovak sem járhattak, emberi erőt alkalmaztak. Ez utóbbit gyalogvontának nevezték. Egy-egy alkalommal két-három hajót is egybekapcsoltak. A nagyobb, fedeles tölgyfa hajóba 7–8000 mázsa gabona is elfért. A feljegyzések szerint két közepes nagyságú gabonával megrakott hajó felvontatásához 10–20 hajós, 24 pár ló, s minden pár lóhoz egy-egy hajtó volt szükséges. A gyalogvontában egy-egy megrakott hajóhoz 30–50 embert is felfogadtak, a hajó nagyságától függően. Mivel a vontatáshoz szükséges 100–250 m hosszú kötélzet igen drága volt — a fenyőfából készült hajó árával is fölért — nem szívesen cserélték ki a hajósgazdák újra. Így gyakran elszakadt, a hajók elszabadulva kárt szenvedtek, és a gyengébb minőségűek elsüllyedtek, értékes szállítmányaikkal együtt.



1. ábra: A hajóvontató rabok II. József idejében



2. ábra: Lovas vontatás a Dunán (19. század)

Néha, különösen áradáskor a vontató lovak is veszélybe kerültek. A víz erős sodrása, ha a lovasgazdák nem voltak elég elővigyázatosak, a meredekebb partokról leránthatta a lovakat, és belefulhattak a folyóba. A veszélyeztetettséget növelte még a szállítás lassúsága. Megtörtént pl., hogy egy búzával megrakott hajó a Szeged alatti Monostorból 1804. október 23-án indult el Pest felé, és december 1-re még csak Tolnáig jutott el, ahol útját állta a jégzajlás, úgy hogy ott kellett telelnie. Egy-egy út lejtmenet Bécsből Pestre 5–6 napig, Pesttől Bécsig 20–25 napig eltartott.

A hajóvontatók élete rendkívül nehéz volt. Nyáron 15–16 órát vontattak naponta, ősz felé 12–14 órát töltöttek a vontatókötél mellett. A bérük 50–60 %-kal több volt, mint az egyéb napszámosoknak. Nagyobb kincstári szállításoknál súlyos vétségért elítélt rabokat is felhasználtak vontatásra. A közmunka legsúlyosabb nemeként honosították meg 1776-ban, a kínvallatás eltörlése után, majd II. József alatt a halálbüntetés helyébe lépett (1. ábra). A túlfeszített, nehéz fizikai munka, a gyenge táplálkozás, az

egészségtelen szálláshelyek következtében a rabok tömegesen pusztultak. II. Lipót császár 1790-ben a büntetés-módot humanitárius okokból megszüntette, az elítélteket az illetékes hatóságok börtöneibe visszaszállította.

Nem volt sokkal könnyebb dolga a lovas vontatóknak, fuvarosgazdáknak sem, napi 14–16 órán át vezetni a lovakat az elhanyagolt, rossz vontatóúton, gyakran belegázolni sárba, vízbe (2. ábra). Azok a fuvarosgazdák azonban, akik 6–8 lovat tarthattak, néhány évtized alatt kisebb vagyont szerezhettek a Duna vagy a Tisza mentén.

Mint már említettük, a Habsburg dinasztia számára, új keleti politikájának megfelelően, igen fontos volt a Duna és mellékfolyóinak hajózhatóvá tétele. Mária Terézia 1771-ben egy bizottságot küldött ki, hogy a helyszínen mérjék fel a szükséges teendőket. Az útjukról készült napló szerint július 5-én indultak Bécsből és november 13-án tértek vissza.

A bizottság a Duna medrét igen elhanyagoltnak, hajózásra pedig veszélyesnek találta. Veszélyeztették a hajózást a tavaszi áradások alkalmával vízbe sodort fatörzsek,



3. ábra: Széchenyi István nevére szóló gőzhajózási részvény elismervény

valamint a Dunába kikötött hajómalmok. Az egymás mellé kikötött malmok között a hajók nem tudtak átmenni. A vízben hagyott kikötőkarók elsüllyesztették a ráfutó hajókat. A bizottság Zimonytól Pozsonyig 516 olyan hajómalmot jegyzett fel, amely a hajózásra veszélyes. A Duna magyarországi szakaszán több olyan átvágást találtak, amelyeket meggondolatlanul azért végeztek, hogy az elárasztott területen könnyebb legyen a halászás. Nem kevésbé lassította és veszélyeztette a szabad hajózást a pesti hajóhíd. A bizottságnak pl. 7 napig kellett várakoznia a híd megnyitására az erős szél miatt. A hajóhíd kezelőinek óvatossága nem volt indokolatlan. Pl. 1769-ben a szél egy nagy tutajt sodort a hídnak és azt leszakította. Az okozott kár 11718 forintot tett ki.

Egyébként a hajóhídnak köszönhetjük a leghitelesebb adatokat a kor *hajóforgalmáról*, amely sokkal jelentősebb volt, mint amire az ország gazdasági életével foglalkozó korabeli szakkönyvek, vagy az udvar számára készült

jelentések alapján következtetnünk lehetne. A Fővárosi Levéltárban őrzött hídfelnyitási jegyzőkönyvek kimutatása szerint 1772-ben a budai és a pesti átbocsátóhelyen összesen 2327 nagy hajó és 3930 kis hajó és tutaj haladt át a megnyitott hídon. Meg kell jegyeznünk, hogy nem szerepelnek a kimutatásban azok a hajók, amelyek a pesti piacra érkeztek, mivel ezek nem haladtak át a hajóhídon.

A 19. század elejére — Széchenyi ifjú korában — Szegeden, Győrött vagy Komáromban nagy hajózási központok alakultak ki, jelentős gabonakereskedelemmel. Komáromban pl. abban az időben 416 gabonakereskedő — hajósgazda működött. Egyes hajósgazdák kezében óriási vagyonok halmozódtak fel. Tudomásunk szerint a legtöbb vízijárműve *Zsótér János* szegedi hajósgazdának volt. Az 1846. évi hídnitási jegyzőkönyvek szerint 34 tetejes gabonaszállító hajója és 22 nyitott, ún. luntrája vett részt az áruszállításban.

A gőzhajózás elterjedésével a szállító *fahajók* jelentősége csökkent, az 1860-ban kiadott hivatalos összeírás szerint 1859-ben összesen 744 fahajót vettek nyilvántartásba Magyarország akkori területén. Ebből Szeged 209, Győr 73, Sziszek 59, Pest 51, de Komárom csupán 16 hajóval részesedett.

Egyes, iparilag fejlettebb nyugat-európai országokban már a 18. és a 19. század fordulóján megindultak a kísérletezések a közlekedést forradalmasító *gőzgépekkel*. A kísérletezések híre a *Habsburg* birodalomba is eljutott. Ez a bécsi udvart is arra készítette, hogy kiváltságokkal ösztönözze az új technika alkalmazását a hajózásban. Az 1813-as, s az 1817. évi felhívás kizárólagos szabadalmat helyezett kilátásba az első sikeres alkalmazóknak.

Az első dunai gőzhajót, a „Carolinát” *Bernhard Antal* pécsi lakos alkotta 1817-ben a Dráva menti Sellyén. Ezt követte egy év múlva *Saint Leon*, majd *Girardi* gőzhajója. Kísérleteik nem jártak gazdasági sikerrel. A „Carolina” 1820-ban Pest és Óbuda között bonyolított le átkelő forgalmat. Itt ellenségesen fogadták, a hajóhíd bérlőinek érdekeit sértette. A következő évben már Eszéken tudjuk, ahol hamarosan tönkrement.

Bernhard Antal nem adta fel tervét egykönnyen. Belátta, hogy első gőzhajója még túl lassú és túl gyenge volt ahhoz, hogy gazdasági eredményeket ért volna el vele. Sikertelenségének másik okát az emberek közömbösségében, sőt rosszindulatában látta, hiszen — amint írja — úgy pusztult el a „Carolina”, hogy Eszéken ismeretlen tettesek elsüllyesztették. Újabb vállalkozásához szélesebb réteget akart megnyerni a gőzhajózás eszméjének. Elsősorban a Magyarországon élő nagyszámú hajós és hajótulajdonos féltékenységét igyekezett leszerelni és a helyi kormányzatszervek, a tőkével rendelkező nemesek és polgárok jóindulatát megnyerni az ügyhöz. A Helytartótanácsához beadott kérelmében hangsúlyozta, hogy kizárólag vontatóhajózást szándékozik megvalósítani, amely mind gyorsaságban, mind olcsóságban messze felülmúlja a lóvontatású hajózást és a meglévő hajókat mégsem teszi feleslegessé. Az általa tervezett vontatási rendszernek még az is az előnye, hogy a vontatott uszályok ki- és berakása idején a vontatógőzöst mint önálló hajót lehet alkalmazni.

Bernhard első gőzhajójának csupán tudományos jelentőséget tulajdonított, s rajta szerzett tapasztalatait egy

lényegesen nagyobb és erősebb vontató gőzhajó tervezésénél használta fel. A kor technikai fejlettségéhez képest szokatlanul merész célt tűzött ki maga elé: egy 200 LE-s vontatóhajó megépítését, amely 8–10 ezer bécsi mázsa teherrel másodpercenként 6 láb sebességgel haladna árral szemben, ami több mint 6 és fél km-t jelent óránként.

A gőzhajóépítés költségeinek fedezésére feltalálónk 1821-ben részvénytársaságot alapított. A társaság alaptőkéjét 100 000 forintra tervezte, amely 1000 db 100 forint névértékű részvényjegyre oszlott.

A részvénytársaság megalakulását Verőce megye Eszéken, 1821. július 16-i rendkívüli ülésén foglalta jegyzőkönyvbe.

Alig négy hónap alatt 38-an 153 db részvényt jegyeztek. Elsőként a megye vezető tisztségviselői iratták be magukat a megyeházán nyilvántartott névjegyzékbe. Érdekes, hogy *Bernhard* első támogatóitól eltérően – akik egy kivételével a polgárság körébe tartoztak – most megyei főtisztviselők vagy ismert nevű mágnások jelentek, közöttük *Gvadányi* óbester, a *Keglevich*, *Forgách*, *Eszterházy*, *Apponyi*, *Pálffy*, *Zichy*, *Illésházy* családok tagjai. A jegyzés üteme később lassulni kezdett, a következő 5 hónap alatt csupán 50 db részvényt vásároltak. *Bernhard* akkor a Pozsony megye hatóságaihoz, majd a Helytartótanács elnökéhez, *József nádor*hoz fordult pártfogásért, társasága célkitűzéseinek kihirdetéséért.

Nem tudjuk, hogy az újabb kihirdetés milyen eredménnyel járt, új névjegyzékre nem sikerült rábukkannunk. A soproni *Stornó* család gyűjteményéből előkerült azonban egy *gróf Széchenyi István* nevére kiállított 50 forintos névértéket viselő gőzhajózási részvény-elismervény (3. ábra). Az elismervényen, sajnos, nincs keltezés, a nyomtatott szövegben azonban utalnak egy 1822. november 27-én kiadott körlevélre.

Mindenesetre *Széchenyi István*nak ez a részvényvásárlása azt bizonyítja, hogy a későbbi közlekedési miniszter figyelme már elég korán a gőzhajózás felé fordult.

A *Bernhard*-féle gőzhajózási részvénytársaság további történetét csak röviden vázoljuk. A gőzgép befogadására alkalmas hajótestet 1823 novemberében elkészítették Eszéken és Pozsonyba vontatták, hogy megkezdjék az ottani rézművesnél megrendelt kazán beszerelését. A munka azonban váratlan akadályokba ütközött, a pozsonyi kovács céh heves tiltakozására a városi tanács bezáratta a társaság Duna utca 602. sz. alatti kovácsműhelyét, azzal az indoklással, hogy az ott foglalkoztatott segédeknek nincs joguk önállóan dolgozni. Végül a kovács céh engedett, a munkát tovább folytathatták. Ebben feltehetően az is szerepet játszott, hogy *gróf Zichy Károly*, az egyik főrészvényes 1825-ben a Magyar Kamara elnöke lett, és így gazdasági ügyekben a városnak közvetlen fölérendeltjévé vált.

Az eddig még sosem gyártott méretű lapátkerekek és a gőzgép alkatrészeinek a megmunkálását *Bernhard* csak szülőföldjén, a sziléziai gleiwitzi királyi vasöntödében és a malapani kalapácsüzem műhelyeiben merete megrendelni. Utolsó, 1827. november 1-i keltezésű levelében, amelyet a Helytartótanácsnak küldött, írja, hogy a gleiwit-

zi vasöntöde berlini rendelések miatt túl volt terhelve, ezért több mint egy évig készültek az alkatrészek. A munkát lassította az is, hogy egyes alkatrészek nem sikerültek, új formákat kellett készíteni és az öntést megismételni. Végül kéri, hogy szabadalmának fenntartása mellett a hajó befejezésére a következő év június végéig kapjon haladékat. *Bernhard* azonban többé nem tért vissza Magyarországra és feltételes szabadalmát megszüntették.

Sem *Bernhard*nak, sem az elkészült hajótestnek további sorsát nem ismerjük. Valószínű, hogy a hajót és a Pozsonyban lévő alkatrészeket a részvényesek lefoglalták és eladták, hogy a befektetett tőkájükből valamit visszanyerjenek.

E kezdeti vállalkozás sikertelenségében társadalmi-gazdasági és technikai okok egyaránt szerepet játszottak. Egyrészt ilyen bizonytalan kimenetelű, úttörő vállalkozásoknak a magyarországi viszonyok nem kedveztek. A polgárság, mint hatóerő, csak nyomaiban volt meg, a birtokos osztály a feudális adottságok között — tőke hiányában — saját földjén sem tudott korszerű gazdálkodást folytatni. A gabonakereskedelemmel és szállítással foglalkozó hajótulajdonosoknak lehetett volna erejük a támogatáshoz, ők azonban természetesen ellenséget láttak még akkor a gőzhajózásban. A technikai feltételek és szerkesztési tapasztalatok is hiányoztak ilyen hatalmas gépezet elkészítéséhez. Maga a 200 LE-s teljesítmény is túlméretezett volt, hasonló erő kifejtésre alkalmas hajógépek csak jóval később jelentek meg a Dunán. Az első 200 LE-s vontatógőzös, a „Herkules” csak 1843-ban épült az Óbudai Hajógyár 17. gőzöseként.

Maga *Széchenyi* is az elmaradott feudális viszonyokat okolja azért, hogy nincs még Magyarországon gőzhajózás. Talán a *Bernhard*-féle vállalkozás kudarca miatti elkeseredés diktálja neki néhány évvel később, 1830-ban írott útinaplójában az alábbi sorokat: „Non est saltus in natura. (Nincs ugrás a természetben) — Gőzhajó nem barbároknak — azaz, hazámfiainak’ — való, hanem civilizált népeknek. A gőzhajót meg kell előznie: — birtokos középosztálynak... bérlőknek, kik földjüket nem akarják elhagyni, — hogy hajót vontassanak... nevelésnek, erkölcsiségnek, — a jobb és emberhez méltóbb állapotok utáni áhítózsának... annak, hogy szaga se maradjon a feudalizmusnak!”

Ezeket a sorokat *Széchenyi* éppen a „Desdemona” nevű evezős bárkája fedélzetén írta 1830 nyarán, amikor elindult az *Al-Dunára* Pestről, hogy személyesen tapasztalatokat szerezzen a dunai hajózás lehetőségeiről. Kíséretében volt barátja *gróf Waldstein János* és *Beszédes József* neves vízépítő mérnök. Ezen az útján fogalmazódott meg benne a gondolat, hogy először szabályozni kell a Dunát, majd azután hidat is lehet rá építeni. Már az első, csupán tájékozódó dunai útja során igyekezett meggyőzni a törököket és *Milos* szerb fejedelmet az al-dunai zuhatagok szabályozásának jelentőségéről.

A komolyabb dunai mappációk megindultak már évtizedekkel *Széchenyi* fellépése előtt. Eleinte az udvari haditanács embereivel és eszközeivel, majd a Helytartótanács rendeletére az Építési Főigazgatóság kapta meg a



4. ábra: Széchenyi-út a Kazán-szoros bejáratánál

feladatot, amely 1829-ben *Vásárhelyi Pál* mérnököt bízta meg a szabályozási munkák előkészítésével. Amikor *Vásárhelyi* átvette a dunai felvételek irányítását, a legnehezebb rész, a Pétervárad–Orsova közötti, még teljesen hiányzott. *Vásárhelyinek* tökéletesen sikerült befejeznie a víz alatti sziklafenek felmérését, amelyhez különleges készüléket kellett szerkesztenie.

Az elkészült tervek végrehajtása azonban egyre késett. Diplomáciai, politikai nehézségek is adódtak. Oroszország nem jó szemmel nézte, hogy a Dunán kereskedelmi út nyílik Törökország felé, a törökök pedig egy vesztes háború után tartottak az oroszok haragjától és mindenmű változástól, ezért elzárkóztak a szabályozás engedélyezése elől.

Széchenyi volt az az erő, amely az ügyet a holtpontról elindította. Amikor visszatért al-dunai útjáról, széles körű agitációt fejtett ki a zuhatagok szabályozására és a Kazán-szorosban egy hajóvontató út építése érdekében. Tervének végül a legilletékesebbeket is sikerült megnyernie. A kormánykörök a terv sikerét *Széchenyi* kezében látták. *József nádor* 1833 júniusában őt nevezte ki az al-dunai tervek végrehajtására királyi biztosnak, és rendelkezésére bocsátották *Vásárhelyit* egész mérnökkarával.

Nagy politikai érzékére vall *Széchenyinek*, hogy egy mérnök kapitányt is kért maga mellé. *Gonda Béla* írja „Az Al-Dunai Vaskapu és az ottani többi zuhatag szabályozása” c. művében: „A katonák ugyanis, akik az al-dunai munkákat kezükbe szerették volna venni, féltékeny irigységgel nézték *Vásárhelyi* működését... *Vásárhelyi* összes munkálatait haszontalanságoknak és túlságosan költségesnek hirdették... Ez az irigység indította arra *Széchenyit*, hogy a munkákhoz *Philippovich* kapitány kirendelését kérje, hadd tegyen ő rendes hivatalos jelentéseket az udvari haditanácsnak a munkák haladásáról. Ő legalább a valóságot fogja jelenteni...”

Széchenyi óriási lelkesedéssel fogott a munkához, számára eddig szokatlan körülmények közepette. Huzamosabb al-dunai tartózkodása idején a Veterani barlang

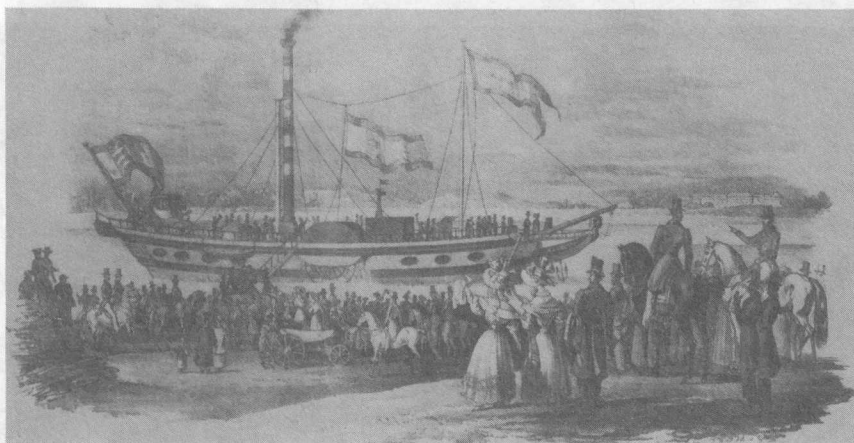
volt a „főhadiszállása”. A szabályozási munkálatok éve alatt hét ízben töltött hónapokat a helyszínen, miközben rá hárult a költségek előteremtése – melyek forrásai minduntalan elapadtak –, a szükséges gépek beszerzése, a munka politikai és diplomáciai feltételeinek biztosítása. Állandó kapcsolatban volt az orsovai és viddini török katonai parancsnokokkal, tárgyalt a szultánnal, *Milos szerb- és Alexandru Ghika* román fejedelemmel.

Egy év alatt azonban a hivatalokban és a kormánykörökben elapadt a lelkesedés, és *Széchenyi* magára maradt közvetlen munkatársaival. 1834. augusztus 1-én elkeseredetten írja a nádornak: „Fenség! Nekem az Alvidéken való működésemben, hol a katonai hatóságok, a harmincadhivatal, az egészségügyi hatóság, a bányahivatalok, törökök, oroszok, a természet, sőt maga az Isten is nagy akadályokat támasztott — sok nehézséggel kell megküzdenem.”

Széchenyi akkor már látta, hogy a tengerre jutást akadályozó al-dunai zuhatagok végleges szabályozása egyelőre nem valósítható meg, ezért a bal parti Moldova és Orsova közötti vontató út befejezését szorgalmazta elsősorban, kezdve a legnehezebb szakasszal, a Kazán-szoros meredek sziklafalának kivésésével.

A zuhatagi szabályozás végül a természettől kapott váratlan segítséget. A Duna ugyanis rendkívüli mértékben lepadt és a hajózást akadályozó sziklák szárazra kerültek. Így 6 hét alatt egyszerű eszközökkel is több sziklát sikerült eltávolítaniuk, mint a víz alattiakat, komplikált eszközökkel, évek alatt. A Tachtália Izlás, Gréber, Kozla, Sztenka szikláiból összesen mintegy 3600 köbméter robbantottak le, tizednyi költséggel. A Dojke sziklánál még egy 30 m széles 114 m hosszú *csatornát* is sikerült kialakítaniuk a bal parton. Ugyanakkor a Vaskapuban — a törökök miatt — csak lopva, kevés emberrel haladhatott a munka.

Ferenc császár 1835-ben történt halálával az udvarban olyanok kerültek előtérbe, akik nem szívesen látták *Széchenyi* al-dunai munkásságát. A nádor levele szerint az új



5. ábra: Az első zimonyi útjára induló FRANZ I. ünnepélyes búcsúztatása Bécsben

császár egyenesen megtiltotta a szabályozás folytatását. *Széchenyi* olyan helyzetbe került, hogy — munkatársait nem akarván cserben hagyni — sajátjából adott a munkálatokra 10000 forintot. Végül, nagy erőfeszítések árán szerzett még a nádortól 20000 forintot a bal parti vontató út befejezésére. Ez sikerült is; a 120 km hosszú — később *Széchenyiről* elnevezett — vontató utat 1837-ben átadták a forgalomnak.

Széchenyi később sem lett hűlen az Al-Dunához, többször leutazott a helyszínre, egyrészt hogy szorgalmazza, másrészt hogy ellenőrizze az akadályok eltávolítását, amelyet még szórványosan végeztek. 1846 tavaszán azonban mind az érdeklődés, mind a sekély pénzforrás elapadt — a sziklarepesztési munkálatok megszűntek. Hogy a munkálatok eredményéről meggyőződhesse, 1846. április 2-án az „Erős” vontatóhajó középvízállásnál sikeresen áthaladt a Vaskapun, s néhány nap múlva a „Ludvig” gőzös követte.

Ha az állami támogatás meg is szűnt, *Széchenyinek* sikerült rávennie a DDSG-t, hogy egy alkalommal még folytassák a munkát. A társaság 1848 elején 16000 m³ szikla kirobbantásával javította a Vaskapun való áthaladás lehetőségét. Ettől kezdve az orsovai + 2,5 m-es vízállásnál is keresztül tudtak menni a zuhatagon, míg azelőtt + 3,2 m vízállásnál kénytelenek voltak beszüntetni a hajózást.

A *Széchenyi-út* elkészítése sem volt hiábavaló (4. ábra). Alacsony vízállás esetére Moldován és Drenkován 400–500 lovat és ennek megfelelő mennyiségű szekert tartott a társaság; és ha Bécsből vagy Pestről megérkezett a hajó, az utasokat, a poggyászt és az árut szekerekre rakták és a vontató úton levitték Turnu-Severinig, ahonnan ismét hajó vitte őket tovább a tenger felé. Ezt a módszert alkalmazták 1855-ig, míg megépült a két speciális négykerekű gőzhajó, a „Tachtália” és az „Izlás”. Mindkettő teljes terheléssel csupán 52 cm-t merült, és így el tudott haladni a sziklák felett.

Eközben a gőzhajózás ügye is nagy léptekben haladt előre: 1828-ban két angol hajóépítő érkezett Olaszországból és egy javított szerkezetű gőzhajó építésére kért és kapott 15 évre szóló kizárólagos szabadalmat.

A hajó felépítéséhez szükséges összeg megszerzésére

egy részvénytársaság alapítását javasolták, 100 000 forintos alaptőkével. Tervük megvalósításához *Johann Baptist Puthon bárót*, Bécs egyik vezető bankár-nagyiparosát nyerték meg, aki üzletfeleinek figyelmét ráirányította a gőzhajózás ügyére. Neki köszönhető, hogy a részvények gyorsan elkelték. A részvényesek között szerepeltek a császári ház, a főnemesség és a pénzarisztokrácia tagjai. Az 1829. március 13-i közgyűlésen megalakították az *Első Dunagőzhajózási Társaságot* (*Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, betűjele: DDSG).

A társaság óvatosságát jellemzi, hogy a gőzhajót mindaddig bérbeadják a két tervezőnek, míg be nem bizonyosodik, hogy a hajó megfelel az előírt szabadalmi követelményeknek. A hajótestet Londonban *James Brown* hajóépítő tervezte és a Bécs melletti Floridsdorfban velencei hajóépítők építették meg.

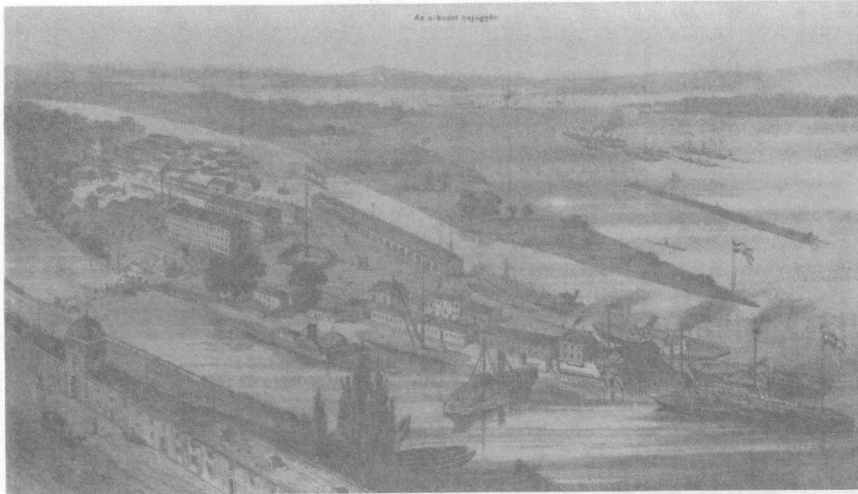
A gőzgépet *Boulton, Watt és Társa* birminghami gépgyárból rendelték.

A „*Franz I*”-re keresztelt 60 LE-s hajó 1830. szeptember 4-én tette meg próbaútját Bécs és Pest között. A 300 km-es utat völgyemenetben 15 óra alatt, hegymenetben 48 óra 32 perc tiszta menetidő alatt tette meg.

Az 1830. év őszén a hajózás csak a Győr és Pest közötti szakaszra korlátozódott, mivel hiányoztak még a kikötői berendezések. A rendszeres járat 1831. február 1-én kezdődött, elsősorban Bécs és Pest között. Még ezen év tavaszán Zimonyba is tettek egy próbautat, hogy a forgalomnak erre a szakaszra tervezett kiterjesztési lehetőségét tanulmányozzák (5. ábra).

Annak ellenére, hogy az 1831. évi magyarországi kolerajárvány a hajózást hosszabb ideig szüneteltette, az idény nyereséggel zárult, és két újabb hajó építését határozták el; az egyiket a Győr–Pest, a másikat pedig a Pest–Zimony közötti szakaszra.

A *Bernhard*-féle gőzhajózási kísérlet kudarcának hatására *Széchenyi* nem vett részt a társaság megalapításában. Név szerint ugyan nem említi meg az okot, de utal rá. Ő maga így ír erről „Néhány szó a Duna-hajózás körül” c. cikksorozatában: „Én is meg valék részvevés végett híva; de akkor hazánkra nézve olly kétségesnek látszott előttem e tárgy hihető sikere még, hogy én abban – büszkeségből,



6. ábra: Az Óbudai Hajógyár látképe a 19. század közepe táján

tán hiúságból, melly szerint nem szeretem nevemet olly vállalatokra fecsérelni, mellyekben már kezdetkor az *isméti pusztulás* elvét gondolom látni, – részt nem vettem.” (Kiemelés tőlem B. J.)

Ettől kezdve azonban a legmeggyőződésesebb híve lesz a hajózásnak és annak, hogy Budapestet kell a hajózás központjává tenni. Az előzőekben említett cikkében így ír erről: „Tegyetek mindent, hogy Buda-Pest megszűnjön egy vak zsák lenni. Ennek elérése végett a Duna vizét hajózásnak és kereskedésnek nyitni kell. A Dunából kell megcsinálni Európa fő vízi útvonalát. Ne lovacskák húzzák vontatóutakon a dereglyéket, hanem tengerjáró gőzhajók... Merjetez nagyok lenni!”

Széchenyi gróf jövőbe vetett hitét sokan kételkedéssel fogadták, heves buzgalmát értetlenül, mint pl. *Metternich* kancellár, aki gunyorosan jegyezte meg róla: „Azt képzeli magáról, hogy ő fedezte fel a Dunát”. A hitetlenkedés, a rosszindulat sem torpantja meg. Nagyszabású terveinek igyekszik megnyerni a kormányköröket, a nádort. Külföldre utazik tanulmányozni a hajózás és a vízszabályozás korszerű eszközeit. Magával viszi munkatársát, *Vásárhelyi Pált* is. Ezen tanulmányútján rendeli meg 1834-ben Angliában a később „*Vidrá*”-nak nevezett kotrógépet. A kotró vasszerkezetét a *Husztler és Endlich* cég készítette, a gőzgépet *Bulton és Watt* gyártotta. Az úszótestet Bécsben készítették fából és ugyanitt szerelték össze az alkatrészeket *John Andrews* irányításával. A „*Vidra*” 1835. áprilisában érkezett Magyarországra és a hordalékos pozsonyi Duna-szakaszon kezdte meg a kotrást.

A szabályozási munkálatokkal párhuzamosan *Széchenyi* folytatja a gőzhajózás fejlesztésére irányuló munkát is. Miután visszatért az Al-Dunáról, az 1833. december 2-i rendkívüli közgyűlésen elérte, hogy a részvényesek újabb három hajó építéséről hozzanak döntést. Javaslatára a társaság elhatározta, hogy a befejezés előtt álló „*Argo*” gőzöst az Al-Dunára küldi, s ha gazdaságos lesz, még egy hajót küld a Galatz–Konstantinápoly–Szmirna vonalra. A trieszti hajógyárban épült „*Maria Dorothea*” még 1834-ben megkezdte járatát az említett útvonalon, mégpedig olyan sikerrel, hogy a társaság öt hajójából befolyt 44 000 forint 1835. évi tiszta jövedelemből 20 ezret egymaga szerzett.

Az Al-Duna szabályozása mellett *Széchenyi* egy hajógyár létrehozását tartotta a legfontosabb lépésnek. Erre a célra az Óbudai szigetet látta a legmegfelelőbbnek. Az óbudai Duna-ág emberemlékezet óta a vízimalmok teledőhelye. Biztonságuk érdekében 1834. év folyamán az ág bejáratánál jégtörőket helyeztek el. Talán ez járt a gróf eszében, amikor 1835 júliusában *József nádor*hoz írott levelében kifejti, hogy milyen fontos lenne, ha a dunai hajózás központjában, Budán egy biztonságos téli kikötőt, valamint egy hajójavító és -építő üzemet létesítenének. A nádor pártfogását kéri ahhoz, hogy az Óbudai szigetet, amely fölött a Magyar Udvari Kamara rendelkezett, engedjék át a DDSG-nek egy hajógyár létesítésére. Az óbudai Duna-ág jégtörőművekkel való elzárása már az előző évben megkezdődött és részben befejeződött, de további teendőkre lenne még szükség, amelyekhez kéri a nádor intézkedését:

— A Duna-ág szárazföldi partját esetleg fából védőfallal ellátni;

— az ág kijáratát a „*Vidrá*”-val kitisztíttatni;

— ezen ág jobb partján fekvő, városon kívüli telkeit a gőzhajózási társaságnak átengedni azért, hogy ott raktárakat és az új hajók építéséhez szükséges hajógyárat tudjon létesíteni.

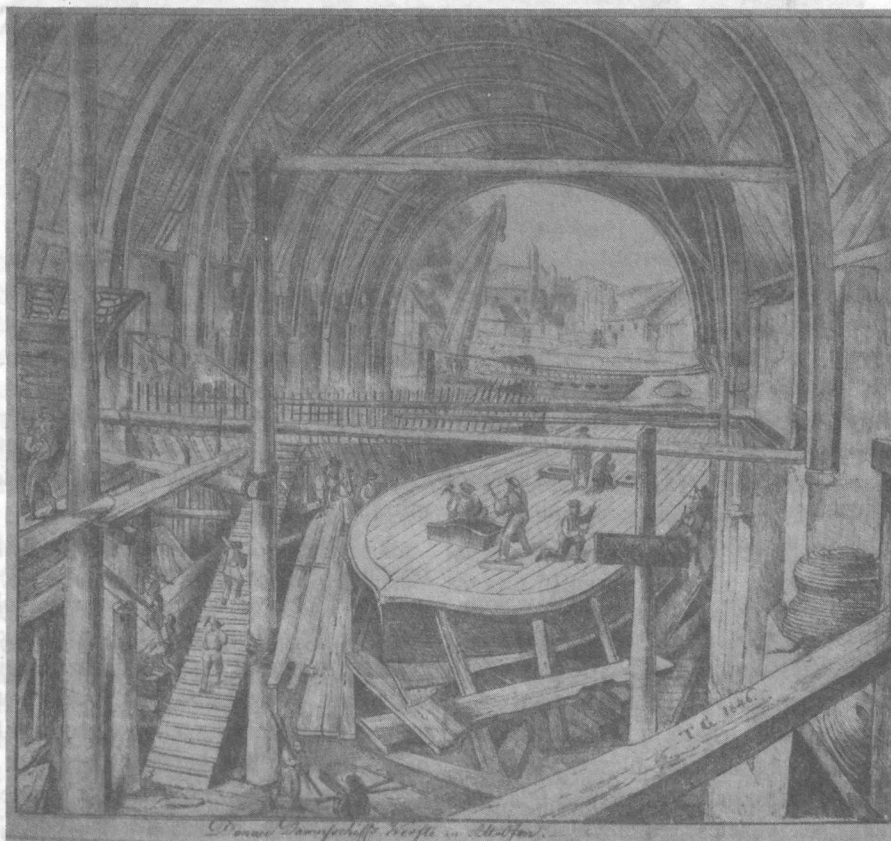
A nádor az előterjesztéssel egyetértett, a kérést támogatta. 1835. október 26-án folytatták le a hajógyár részére kijelölt terület hatósági bejárást. Mivel az alapításról egyéb okmány nem került elő, ezt a dátumot tekinthetjük az Óbudai Hajógyár születésnapjának (6. ábra).

Eközben — a velencei hajóarzenál mintájára — elkészült a hajógyár terve is, és a gyár egy fél év múltán készen állt, sőt 1836 tavaszán már hajót is építettek benne (7. ábra). Ennek a tervét is angliai útján vásárolta *Széchenyi R. John Fowles* mérnöktől.

Az építést a hajó tervezőjének felügyelete mellett végezték, aki ekkor már a gyár alkalmazottjaként dolgozott.

Az „*Árpád*” őszre elkészült s október 18-án bocsátották vízre nagy ünnepség közepette, melyen résztvett a nádor és családja is.

Széchenyi István külföldi tanulmányútjain, az évekig tartó szabályozási munkálatok alatt valóságos hajózási



7. ábra: Az Óbudai Hajógyár 1. sz. hajóéptető csarnoka (1846)

szakembernek képezte ki magát. *Széchenyitől* tudjuk, hogy a Bécsben székelő DDSG — elismerve szakismereit — őt bízta meg a próbautak gyakorlati irányításával.

Ilyen minőségben vett részt az „Árpád” próbaútján is. A hajón és kormányművén több hibát tapasztalt, erről részletesen is beszámolt. Pozsonyból visszafelé a Duna gyors apadása miatt a hajó Vajkánál zátonyra futott. Négy napi keserves küzdelem után sikerült az „Árpád”-ot a homokpadról levontatni, a környékbeli vízimolnárok és egy hajósgazda 50 lovának segítségével. A küzdelemből *Széchenyi* példamutatónan vette ki részét „... nem lehet meg nem említeni *Széchenyi István* gróf munkás szorgalmát, aki 8 unalmas és veszélyes napon át a hajót el nem hagyá, bátorságával a többieknek példát mutatva a közellevő felsőségektől befolyása által mindenütt gyors segílyt eszközte ki...” — írja a DDSG igazgatósága az eseményről szóló jelentésben.

Miután az al-dunai munkálatok egyelőre befejeződtek, a DDSG és hajógyárának ügye pedig biztosítottnak látszik, *Széchenyi* új területet keres és talál magának — a *Balaton*ra.

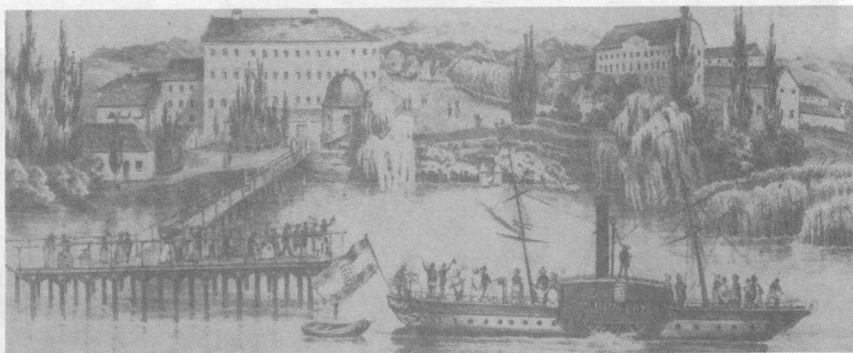
A Balaton-part kihalt, elhagyatott képet mutatott ebben az időben. Itt-ott állt csak egy-egy présház, s Balatonfüreden volt az egyetlen kedveltebb nyaralóhely.

Elsőként *Kossuth Lajos* hívta fel a figyelmet a balatoni gőzhajózás lehetőségeire, s az 1840-es években a Balatonmelléki birtokos nemesség kezdte szorgalmazni a gőzhajózás ügyét. *Széchenyi*, aki kapcsolatban állt velük, felka-

rolta az ügyüket. A tőle megszokott lendülettel és alapos-sággal fogott a *balatoni gőzhajózás* megteremtésének.

Első lépésként röpiratot szerkeszt, jókora füzetnek is beillő terjedelemmel. Felhívásnak szánja a Balaton-környék közönségének. „A Balatonon mostanság egyetlen megfelelő hajó, de csak egy túrhető csónak sincs. Bámuljon-e az ember ezen vagy nevéssen, én nem tudom. Lebegjen csak egyszer rajta gőzös: s míg bányászokat fog eldőldezni a hegyekben és a gőz használatára sürgetendi a gondolkozót, új életszikrákat lövell az égre és a most ugyan kies de mintegy álomban szendergő vidéket olly vidor elevevésséggel ruházza fel, miképpen egy szebb jövődönnek tavasz korát fogják a legedesebb sejtelmek közt élvezni a Balaton körüli lakosok.”

Széchenyi, ismerve osztálya hibáit, tudta, hogy nem lesz könnyű megteremtenie a vállalkozás gazdasági alapjait, pedig „... az egész vállalat — ismételve állítom — alkalmasint csak azon pénzből is kikerülne, melly egy nyaratszaka prédáltatik szerencsejátékban Füreden el; s minden esetre váltig kikerülne, Füreden nem ritkán megforduló csak néhány főúr zsebéből is, ha a magyarnak gazdagabb osztálya általján nem volna olly fecserlő természetű...” — írta a *Balatoni Gőzhajózás* című röpiratában. Fáradságot nem ismerve kezdte meg szerteágazó szervezési munkáját. Tájékozódott a technikai kérdésekben, három hajógyártótól is kért árajánlatot, tárgyalt a Balaton-menti megyékkel a kikötők ügyében; agitál, felhívásokat szerkeszt, aláírásokat gyűjt a későbbi rész-



8. ábra: A KISFALUDY gőzös a balatonfüredi kikötőben

vényekre, ha a jövődő részvényeseket nem lelkesíti eléggé az anyagi haszon lehetősége, hazafias kötelességükre hivatkozik. „... Magyarország szinte legkisebb magyar vidékét elhanyagolt állapotából kiemelni oly szempont, melly minden hű hazafinak legközelebb fekszik érdekében.”

Igyekezete nem volt eredménytelen, a birtokosokon kívül számos kismest, értelmiségit és polgárt nyert meg a hajózás ügyének. Természetesen jó példával járt elől: előbb tíz, majd még negyven részvényt kötött le magának. Ezek után már megrendelheték a hajót, s 1845. december 27-re kitűzheték a társaság alakuló ülését. Az első közgyűlésen bizottságot választottak, amelynek feladata volt az ügyek ideiglenes vezetése és az alapszabály kidolgozása. Ebben *Kossuth Lajos* is tevékenyen részt vett. Őt bízták meg az alapszabálytervezet megszerkesztésével. Pedig ez időben dúlt köztük a legelkeseredettebb sajtóháború, a közös cél, a balatoni hajózás ügye azonban egyesítette erejüket.

Az 1846. április 5-én megtartott közgyűlésen ismertették először az alapszabálytervezetet. Ennek alapján a „Balatoni Gőzhajózási Társaság” alaptőkéjét 60 000 pengőforintban állapították meg, amely 400 db. 150 Ft-os részvény kibocsátásával szerezhető be. A társaság készülő első gőzhajóját — *Széchenyi* javaslatára — „tisztelő emlékezet jeléül” „Kisfaludy”-nak nevezte el. Ugyancsak ez a közgyűlés *Széchenyit* örökös elnökül választotta.

Az új társaság első és fontos teendője volt a megfelelő hajótípus kiválasztása. A balatoni hajó ugyanis sajátos követelményeknek kell hogy megfeleljen. A tó rövid, erőteljes hullámaival szemben ellenállóknak, a partmenti sekély vízmélység miatt kis merülésűnek kell lennie. A hajótípus kiválasztásának felelősséggel járó feladatát *Széchenyi* vállalta magára. Később személyesen ellenőrizte az építés menetét. Nem került el figyelmét a legapróbb részletek kérdés sem. Az ő utasítása szerint készítették el a belső berendezéseket. A kárpitok kiválasztásában még a felesége tanácsát is kikérte.

A hajótest elkészült részeit Óbudáról lovaskocsikkal szállították *Balatonfüredre*, itt építették össze. Megérkezett — *Trieszten* keresztül — a londoni *Penn-gyár* gőzgépe, s beszerelték végleges helyére. A vízrebocsátást *Széchenyi* iránti figyelmességéből születésnapjára, szeptember 21-re tűzték ki. Egy hónap múlva megtartották az ünnepélyes próbautat, mely három napig tartott. A *Hetilap* október 20-i száma így emlékezik meg róla: „Balaton. A

mai napot nevezetessé avatja a Balaton-Gőzhajózás megindulása. Ma eresztik *Kisfaludyt* (a balatongőzöst) szabad szárnyra, hogy az ős Balatont egy kissé felfrissítse. Az élet mozgás: A nyugalom halál.”

A „Kisfaludy”-nak, a Balaton első gőzhajójának vízre bocsátása fontos esemény volt a magyar hajózás történetében (8. ábra). Megjelenése szimbólikus jelentőségű. Nemzeti függetlenségünk kivívásának küszöbén a haladó erők összefogását, az önálló gazdasági élet kicsirázását jelképezte. A szabadságharc bukása után pedig, bearanyozva a nemzeti függetlenség romantikájával, a „Kisfaludy” íróink tollán keresztül bevonult a magyar irodalomba. Helyet kapott *Jókai Mór* regényeiben, elbeszéléseiben, cikkeiben, *Eötvös Károly*, *Vas Gereben* írásában, *Garay János* verseskötetében. Megjelent festőink és grafikusaink képein. Díszítőelemként, mint mézesbáb-minta szerepet kapott a népművészetben.

Széchenyi István alakja kitörölhetetlenül belevésődött a magyar hajóstársadalom tudatába. Neve fogalommmá vált: már életében három hajót is neveztek el róla. Napjainkban a „*Széchenyi István*” komphajó a Balatonon, a „*Széchenyi*” motoros jégtörő-vontató a Dunán hirdeti dicsőségét (lásd az 1. melléklet).

1. melléklet

A gróf *Széchenyi István*ról elnevezett hajók
Összeállította: *Varró József*

1. SZÉCHENYI D. D. S. G. kerekesszemélyszállító gőzhajó, épült 1845-ben
2. SZÉCHENYI D. D. S. G. kerekesszemélyszállító gőzhajó, épült 1847-ben
3. STEFAN SZÉCHENYI D. D. S. G. kerekesszemélyszállító postahajó, épült 1853-ban
4. SZÉCHENYI ADRIA Rt. tengeri áruszállító gőzhajó, nevét 1886-tól viseli
5. GRÓF SZÉCHENYI ISTVÁN M. F. T. R. kerekesszemélyszállító gőzös, épült 1896-ban
6. SZÉCHENYI M. F. T. R. dízel-elektromos kerekesszemélyszállító vontató, épült 1939-ben
7. SZÉCHENYI motoros vontatóhajó, előbb a Balatonon, majd a Dunán, épült 1945-ben
8. SZÉCHENYI ISTVÁN MAHART balatoni motoros komppal, nevét viseli 1969-től
9. SZÉCHENYI A. V. H. motoros jégtörő-vontató, épült 1988-ban

Széchenyi és fővárosunk fejlődése

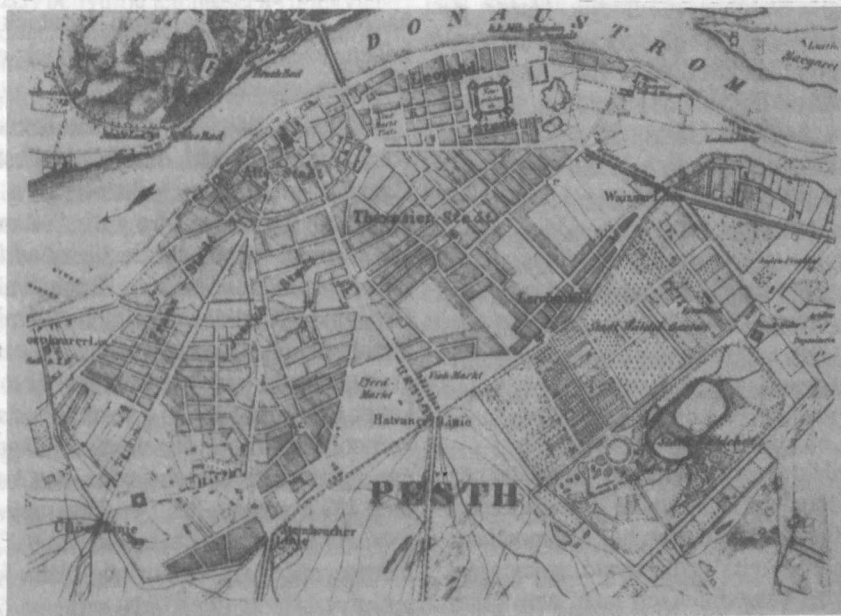
DR. DIENES ISTVÁNNÉ

„Magyarország fölemelésére csak három eszköz van: nemzetiség, központosulás és végre más nemzetekkel való kereskedési összekapcsolás. Ezeket kötöm nektek szíveitekre, emeljétek az elsőt tehetségtek szerint fel, s díszítsétek igazi nemesség által. Fejtsétek a másodikat ki Buda-Pest fővárosunkban. Tegyetek mindent, hogy Buda-Pest megszűnjön egy vak zsák lenni, s ennek elérése végett a Duna vizét hajózásnak s kereskedésnek nyitni kell...” Végrendeletként diktálta ezeket a sorokat *gróf Széchenyi István*, barátjának, az ifjú *Waldstein János* grófnak Hirsovánál, az Al-Dunán 1830 júliusában, amikor maláriás lázában vergődve úgy érezte, neki már nem adatik meg, hogy céljait ő maga érhesse el.

Buda-Pest főváros ekkor még valóban „vak zsák” volt, minden irányból nehezen megközelíthető, a Duna két partján külön-külön helyhatóság által irányított, két elhanyagolt, poros, sivár település. A két oldalt hajóhíd kötötte össze, amelyet még *Mária Terézia* királynő adományozott a 18. század közepén, vámmentes átkelést engedélyezve a nemeseken kívül a városi polgárok számára is (1. ábra). A hajóhidat március végén állította fel annak mindenkori bérlője, ő gondoskodott a karbantartásról, az áthaladni kívánó hajók előtti szétnyitásról, s ősszel — október-november táján — a híd kivételéről. A híd kivétele után csak csónakkal lehetett átjutni, jégzajlás idején pedig sehogyan sem. A fővárosba vezető szárazföldi utak porba-sárba fülő földutak voltak, mint többségükben az egész országban is, különösen az Alföldön. Országos irányítás hiányában a

közlekedési vonalak teljes összehangolatlansága uralkodott. *Széchenyi* már 1828-ban panaszolja ezt *gróf Reviczky Ádám*hoz írt levelében: „Hány csatorna, kőút regulatiók tervezettek; s miért nem lehetett sikere? Mert középpont nem vala, mert concentratio nem volt.” Később, 1833-ban kiadott „*Stadium*” című könyvében még világosabban fogalmazza meg a központi irányítás mellett a közös teherviselés szükségességét: „A vizek elrendelése, utak készítése s jó karban tartása, valamint a belvámok — mindenkitől egyenlően fizetve — országgyűlési tárgyak legyenek; mert ilyesekben harmonia és szoros egybehangzás kell.” Eretnek gondolat volt ez egy főnemestől akkor, amikor a magyar nemesség adót, vámot nem fizetett, sokan még azt is felháborították és jogaik csorbításának ítélték, hogy a gőzhajón való utazáshoz a nemesembernek is jegyet kell váltania, s a hajó nem ott áll meg, ahol ő akarja. Az 1832-es országgyűlésben már erről is folyik a vita, a „*Stadium*”-ban *Széchenyi* ki is mondja keményen: „Arrul kell meggyőződve lennünk, hogy nem a kormány valódi oka elnyomatásunk s hátramaradásunknak, hanem értelmi súlyunk fejletlensége, ... hazaszeretet s a közhasznót előmozdítani törekedő nemes ösztön helyett kis privilégiumaink bálványozása, s ön legközelebb hasznunk nyomorult vadászata: helyzetünk, mibenlétünk s igazi hasznunk sohai el nem ismerése.”

A szárazföldi közlekedés teljes megoldatlansága volt a fő oka annak, hogy amikor a DDSG hajózási társaság megalakult, *Széchenyi* azonnal lelkes hívévé szegődött.



1. ábra: Pest város térképe a hajóhíddal, a Lánchíd építése előtt

Hiszen itt volt nagy lehetőségként a víziút, a Duna, s az új, legkorszerűbb közlekedési eszköz: a gőzhajó. Több változatban megismételt, több helyen említett nagy célja: Magyarországot „világkapcsolatba” juttatni, Buda-Pestet igazi európai nagyvárossá fejleszteni.

A hajózáshoz nemcsak kikötőre van szükség, de raktárakra, javítóműhelyekre is. 1835 júliusában József nádor engedélyét kéri, hogy „az Ó-Buda és az Ó-budai sziget közötti Duna-ág fokozatosan jó és biztos telelő-kikötővé képeztessek.” A sólyák, műhelyek, raktárak számára bérbeveszi a gőzhajózási társaság számára a jobb parton fekvő telkeket, s az Óbudai Hajógyár – Budapest legelső igazi komoly gyára – hamarosan már nemcsak javít, de épít is hajótesteket.

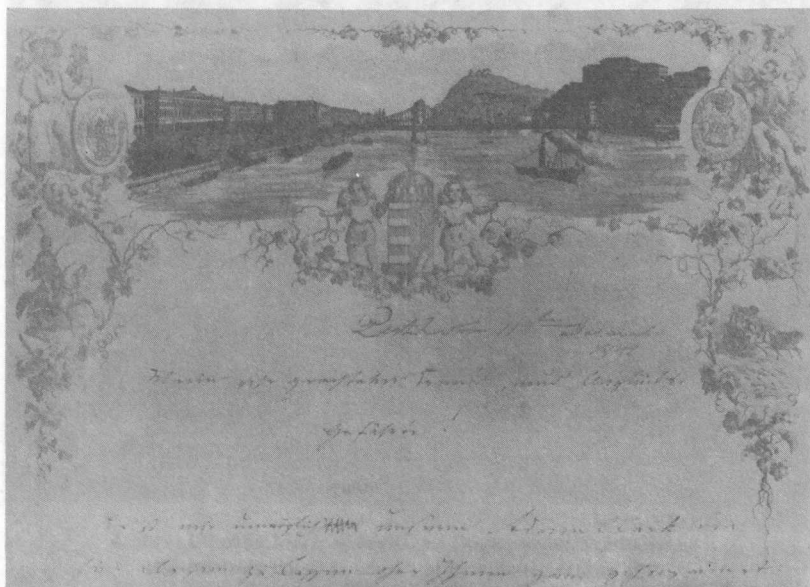
„Miután a külföld példája előttünk áll, nekünk ott kell elkezdenni, hol ők hosszú fejlődés után végezték...” Széles körű könyvműveltségén, olvasottságán kívül minden biztonnal utazásainak, személyes tapasztalatainak köszönhető, hogy hazája elmaradottságát ilyen világosan látta, s ennyire céltudatosan mérte fel a tennivalókat is. 1828–29-ben írt alapművében a „Hitel”-ben szögezi le: „Ki józabb nemzetiség kifejlésére vágy s legerősebb fegyverekkel akar felruházkodni, az, mennyire tehetségében áll, az egész föld színét bejárja...” Ő maga nemcsak a művelt nyugat országait látogatta végig, hanem 1819-ben az akkor még igencsak keletnek tartott Balkánt és Kis-Ázsiát is. Látott sok szép kétparti nagyvárost, Rómát, Párizst és mindenekfölött Londont, az akkor legfejlettebb ipari ország, Anglia fővárosát, a Temze vizén nyüzsgő gőzhajókkal, csak magában a városban 6 állandó híddal, s — ahogy naplójában följegyezi — „9 angol mérföldön 9 híd” állott... A „Hitel”-ben így vall erről: „Ma könnyen vádolják anglomaniával az embert... Az, ki maga utazza be azon országot... valamely ki nem magyarázható belső édes érzéssel fogja ott látni a törvény előtti egyenlőséget, a nemzeti szellem, közlélek, publicitás és sajtószabadság által való csodálatos kifejlést s felemelkedést...” A polgárosult, liberális Anglia valóban rabul ejti, ötször jár Londonban, utójára 1834-ben. Külsőségekben is észrevehető ez a vonzódás: angol kockás öltönyt visel, angol teát hozat; meghívja, vendégül látja angol ismerőseit. Személyes része van abban, hogy ez idő tájt az angol utazók felfedezik Magyarországot, írásban, rajzban hírt adnak rólunk a világnak. (Legfeljebb az a gondja, hogy mit is mutasson meg nekik. 1835-ben titkárát bízta meg, hogy kalauzolja Pesten Lord Hamiltont és Mr. Herbertet. „Mutassa meg nekik a híd helyét!!! A színház helyét etc. etc. Vigye őket a Szt. Gellért hegyére, tán a Múzeumba, Akadémiába, hadd lássák legalább, hogy köztünk hazafiak is vannak. Szeretnek mindent látni...” — írja Pozsonyból Tasner Antalnak.)

Bármerre jár is a világban, mindig olyan tekintettel néz szét, mit lehetne hasznosítani, átplántálni a „csúnyácska haza” földjére. A „Hitel”-ben ezt írja: „... azt mondani: 'extra Hungariam non est vita', hijábavaló, s kacagást vagy szánakozást okozó beszéd... Azért az el nem fajult magyar még se fogja anyaföldét kevésbé imádni, vagy ezt éppen elhagyni...”

Már első fellépésével — 1825-ben, a pozsonyi országgyűlésben — a Tudós Társaság megalapítására felajánlott esztendei jövedelmével a „nemzetiség és a közértelmesség” fejlesztését kívánta szolgálni az akkor még szinte ismeretlen huszárcapitány. A *Magyar Tudományos Akadémia* falán ezt a legendássá vált jelenetet örökíti meg *Holló Barnabás* szép emléktáblája. (Az Akadémiának háza még sokáig nem volt Pesten, a Trattner-Károlyi házban — ma: Petőfi Sándor utca 3. — bérelt néhány helyiséget és nagyüléseit a vármegyeházán tartotta.) A közértelmesség, a művelt társasélet otthonát akarta *Széchenyi* megteremteni a *kaszinómozgalommal*, először az országgyűlés helyszínén, Pozsonyban, majd Pesten is. A kaszinókat az angol klubok mintájára kezdte el szervezni az 1820-as évek végén, s ez az intézmény akkor nem valami úri szórakozóhelyet jelentett, hanem komoly politikai eszmecserék, beszélgetések színterét, egymás megismerésének, a jobbító törekvések megvitatásának keretét. A művelt szórakozás és az értelmes időtöltés lehetőségét kívánta átplántálni hazájába az Angliában oly kedvelt *lőversenyek* meghonosításával is, amely a lovak tenyésztésének, nemesítésének hasznát is kínálta a gazdálkodó főuraknak. Erdélyi barátjával, *báró Wesselényi Miklóssal* együtt többször vásárolt lovakat Angliában a magyar lóállomány feljavítása érdekében, s pompás aranyozott ezüst serlegeteket ajánlott fel pályadíjjul a győztesnek az 1827-től kezdve rendszeressé váló pesti lőversenyeken.

Mindennél fontosabb feladatnak tartotta azonban Magyarország igazi fővárosának kialakításához, hogy a két külön település egygyölvadjon, szép nagyvárossá forrjon össze. A „Világ” című könyvében írja, 1831-ben: „Nevét Budapestre kellene változtatni, mely kevés év, sőt hónap múlva oly megszokottan s könnyen hangzanék, mint Bukarest; s így a két város egyesülne, mely most nem legjobb szemmel nézi egymást. Milly haszon áradna ezen egyesülésből, milly virágzó fővárosa lenne Magyarországnak rövid idő múlva! Kivált ha az országgyűlés is nem Pozsonyban, nem a határszélen s oly távol Erdélytől, hanem az ország szívében tartatnék... Egy fővárosnak kellene ezeknek lenni, nem kettőnek; egy és nem megosztott, ellentmondó szívnek.”

1820 januárjában — még katonaként — Bécsbe sietett volna apja halálának hírére, de Pesten rekedt, mert a jégzajlás miatt nem juthatott át a Dunán. Azóta az „állóhíd” gondolata újra s újra visszatér írásaiban, míg 1832-ben sikerül elnyernie *József nádor* támogatását egy *Hídgyelet* létrehozására. Barátjával, *gróf Andrássy Györggyel* Angliába utazik, hogy mintaképet keressen, mérnökökkel, építészekkel tanácskozzék. Sok hidat végiglátogatnak, s megnéznak más új műszaki találmányokat is, ekkor próbálja ki a vasúti utazást a Manchester–Liverpool közötti pályán, amely a világon elsőként már két éve szállít rendszeresen árut és utasokat, tisztán gőzüzettel. 1832. szeptember 7-én látja meg először Londonban a *Hammersmith* lánchidat, *William Tierney Clark* angol mérnök alkotását, s mint naplójába feljegyezi: szíve magasra vert. Igen, ilyen hidat szeretne ő a magyar fővárosba! Megismerkedik a tervezővel is, több angliai híd építőjével, aki szívesen ad részletes műszaki és gazdasági



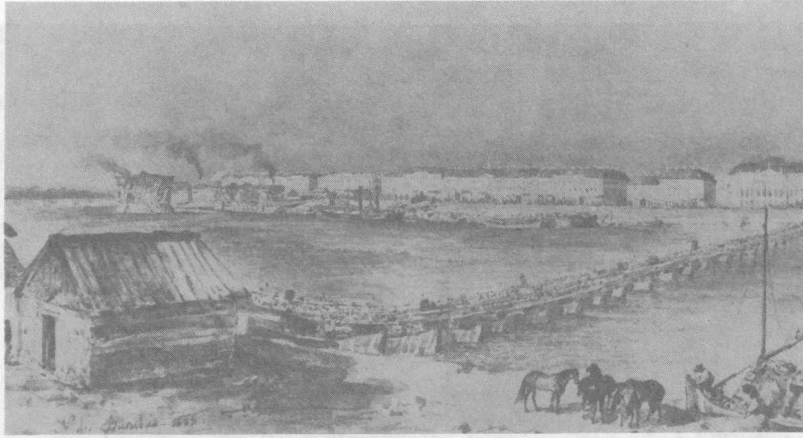
2. ábra: Gróf Széchenyi István sajátkezű levele Sina báróhoz a lánchíd építéséről (1841). A levélpapír fejlécét a tervek alapján nyomtatták

felvilágosításokat; de tárgyal a két magyar főnemes más angol mérnökökkel, sőt amerikai és kanadai szakértőkkel is, akik éppen Londonban időznek. Nem kis gondot jelent a pénzhiány. *Széchenyi* először arra gondol, hogy a nemesség egyszeri önkéntes pénzmegajánlásából — a subsidiumból — kellene az építést fedezni, de hamarosan be kell látnia, hogy a híd gondozása, karbantartása — s így megépítése is — csak részvénytársasági alapon, általánosan kötelező vámfizetéssel oldható meg. Erre a feladatra — a részvényes társaság megszervezésére és a hitelezés folyósítására — *Széchenyi báró Georg Sina* dúsgazdag bécsi bankárt szemeli ki, aki már a dunagőzhajózás pénzügyeit is kezelte (2. ábra).

Széchenyi és *Andrássy* benyújtja jelentését a Hídegylet-hez, s ezzel megkezdődik a hosszú harc a terv megvalósításáért. Mindenekelőtt a két város tanácsával, hiszen ők ragaszkodnak a hajóhid fenntartásához, amely bérletbe adásával jelentős jövedelmet hoz, s ráadásul a polgár is vámmentesen közlekedik rajta. Nem kevés diplomáciai érzék — és több évig tartó tárgyalássorozat — kellett ahhoz, hogy a két város vezetősége — méltányos összegű kárpótlás fejében — lemondjon a híd tartás jogáról és azt az országra ruházza, ily módon a pozsonyi diéta kezébe téven le a döntés jogát. Ezután az alsó- és felsőtáblán harcol, vitázik *Széchenyi* a követekkel, a főrendekkel, váltakozó sikerrel. Sokszor elkeseredik, kétségbeesik a huzavona miatt, de a harcot nem adja fel. „Az állóhídra igen jól szolgál az, hogy már a hajóhidat itt is kivették” — írja szinte kuncogva Pozsonyból titkárának, *Tasner Antalnak* 1835. november 15-én. „Az okosabb rész igen-igen nevet azon szabadságon, mely rabbá teszi az embert, vagy úszásra kényszerít.” Igyekszik megszerezni minél több befolyásos ember pártfogását: „Ha születésben lévő gyermekem egészen becstelen lenne, bizony nem ajánlanám, sőt magam törném ki nyakát; de merem hinni, nem

egészen becs nélküli, és ezért kegyes pártfogásába ajánlom azt, ti. a 'Budapesti hidat'. Igaz, nehezen születik, s féltem, ha most világra nem jő, oly hamar többé nem fog születhetni” — írja *Mailáth György* királyi személynöknek.

A konzervatív nemesség végülis alulmarad, noha vezérrük, gróf *Cziráky Antal* országbíró *Széchenyit* az alkotmányos rend sírásójának nevezi, az általános hídvámkötelezettséget elfogadják. Az 1836. évi 26. törvénycikk kimondja egy állandó hídnak Pest és Buda közötti felépítését részvénytársasági alapon. A pályázatok elbírálását országgyűlési bizottságra bízzák, s ez újabb idővesztéssel jelent: a pályázati terveket 1838 tavaszáig kell benyújtani. *Széchenyi* nem kíván hazai tervekkel kísérletezni, ő már választott, mestert is, mintaképet is; *W. T. Clark* meglátogatta őt Pesten és cenki kastélyában már 1835-ben, még a hídtörvény megszavazása előtt. A tervek is készen állnak, helyszíni mérésekkel megerősítve. Más tervek is készültek azonban, angol mérnökök — pl. *Georg Rennie* — és magyarok is — köztük *Vásárhelyi Pál* — készítettek hídtervet. A bizottság mindet végigvizsgálja, s közben az 1838. március 13-áról 14-ére virradó éjjelen rászakad a gyanútlan fővárosra a rettenetes jeges árvíz, amely Pest kétharmadát rombadönti. A híd szempontjából ez főleg azért jelent nagy csapást, mert az építőanyag és a munkaerő a következő esztendőkből alaposan megdrágul. Szerencse a bajban, hogy *Széchenyi* vendégeként épp két angol szakember — *Plews* és *Slater* — Pesten tartózkodik, s írásba adja, hogy az építendő híd nem hogy nem fokozza, de csökkenteni fogja az ilyen jeges ár veszélyét. 1838 szeptemberében végül a bizottság *Széchenyi* javaslatát mellett dönt: a Lánchíd részvénytársaság *Georg Sina* vezetésével alakul meg, és *W. T. Clarkra* bízta a híd felépítését. Maga *Széchenyi* hatalmas összegért, 160 ezer forintért vásárol részvényeket.



3. ábra: Pest a hajóhíddal és a Lánchíd épülő pilléreivel.
Barabás Miklós festménye (1843)

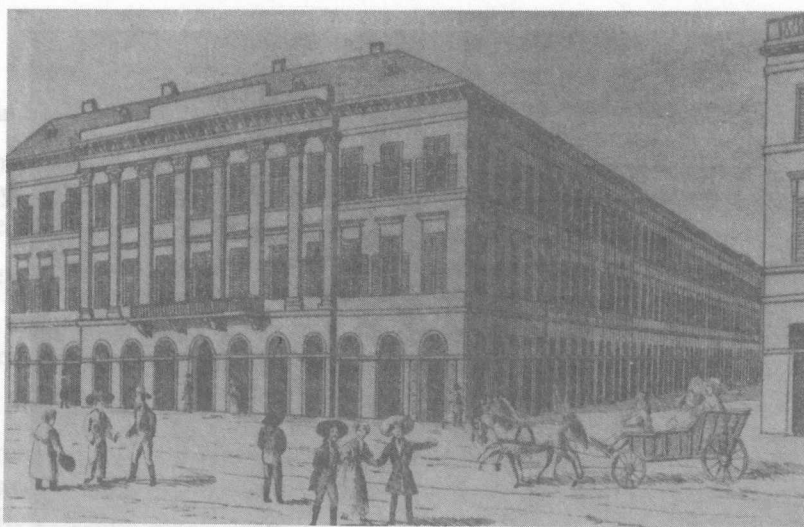
A tényleges hídépítés Széchenyi születésnapján, 1839. szeptember 21-én kezdődik meg a pesti oldal zárgátjánál (3. ábra). A hídfőnél körülkerített hídudvarban halmozák fel az építőanyagot, a csomómentes cölöpfákat, a sóskuti követ, mauthauseni gránitot. A vasat Angliából szállítják hajón, részben a Dunán, részben Trieszt kikötőjén át, s a durvában megmunkálható öntöttvas részeket itthon dolgozzák ki, a pesti *Hengermalom* öntödéjében — amely szintén Széchenyi ösztönzésére jött létre a svájci *Ganz Ábrahám* vezetésével —, másrészt a Gömör megyei *Dernőn*, az *Andrássy család* vasgyárában. Ez a megoldás egyrészt takarékosabb, másrészt a hazai ipar fejlesztését is kívánja szolgáltni. A hídépítésnél a tervező mérnök is többször megjelenik, főként a szerelési munkák idején, de ő már idős és beteges. „Reszketek ennek az embernek az életéért” — írja naplójába Széchenyi 1842-ben. Van azonban a helyszínen „Resident Engineer”, építésvezető: *Adam Clark*. „Bölcsen cselekszünk, ha — mint mi is csak kevés idő előtt építőmestereket Olaszországból — ma mechanikusokat Britanniából hozatunk” — írta Széchenyi a „Hítel”-ben, s ő maga ekképpen is cselekedett: a „Vidra” kotróhajó gépszeként szerződöttette az akkor 23 éves *Clark Ádámot* 1834-ben. Az ifjú *Clark* — a híd tervezőjének csak névrokona — két évig kotorta a Dunát a csallóközi homokzátványok között, azután hazatért Angliába. Most, a híd építéséhez szívesen jött újra Magyarországra Széchenyi munkatársául, akiről szinte rajongással ír minden levelében. Noha nem diplomás mérnök, nagyon tanulékony, hasznos munkavezető: a híd az ő számára is éppúgy „ügygyé”, szenvedéllyé válik hamarosan, mint a nemes gróf számára. Nagy gond, és a költségeket is jelentősen növeli, hogy szakmunkásokat Angliából és Olaszországból kell hozatni, magyar munkásokat foglalkoztatni csak a földmunkáknál tudnak. *Clark Ádám* is úgy találja, hogy az itteni munkamódszer és képzettség nagyon hiányos, de mindent elkövet, hogy személyesen tanítsa a magyar munkásokat és minél többet alkalmazzon belőlük, mert tudja, ezzel örömet szerez Széchenyi grófnak.

Nagy pompával rendezik meg az *alapkő-letételi ünnepséget* 1842. augusztus 24-én. A ceremónián számos

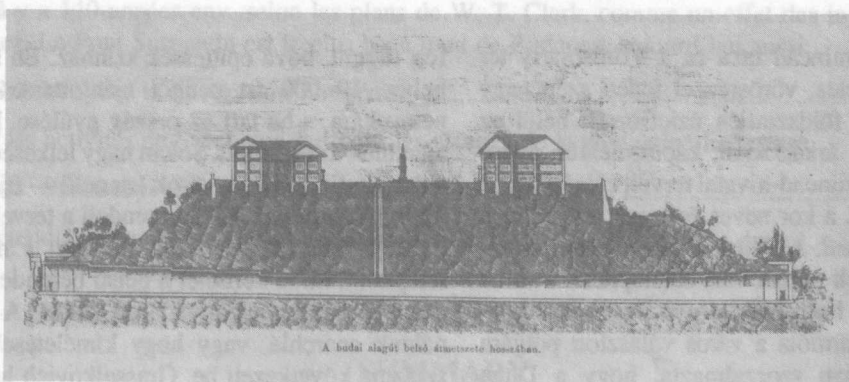
előkelőség megjelenik, hiszen a követ — amelybe egy okmányt és érméket helyeztek el — a király nevében *Károly főherceg* helyezi el. Az építés szempontjából az esemény nem jelent fordulatot, inkább a közvéleménynek szól. Széchenyi szerette, kereste a népszerűséget, egy időben maga is lapot akart alapítani, és szívesen írt a hetilapokba is cikkeket, sőt cikksorozatokat. Már egészen fiatalon feljegyezte naplójába ezt a ma sem időszerűtlen megfigyelését: „Napjainkban két lehetőség van arra, hogy az ember a jogait biztosíthassa: ágyú és — közvélemény.”

Az *alapkő-letétel* estéjén indítványozta *Kossuth Lajos*, hogy a hidat majd, ha felépül, alkotójáról, megteremtőjéről nevezzék el: *Széchenyi-Lánchídnak*.

Az 1836. év elején között házassága óta Széchenyi a Duna parti *Ullmann-ház* első emeletén bérel lakást (4. ábra). „Abban az örömben van részem, hogy ablakomból a két egészen befejezett jászolgát láthatom működő gépeikkel, és a jászolgát No. 3-at születőben, naponta egy kicsinyt növekedve” — írja *W. T. Clarknak* 1842-ben. Eredetileg úgy gondolták, hogy a híd 5 év alatt elkészülhet, de a pillérek és a hídfők csak 1847-re épültek fel. 1848 nyarán megérkeztek Angliából az utolsó hídláncok is. Az első tartólánc március 28-án már helyére került, s utána még 10 minden baj nélkül. Az utolsó, a tizenkettedik tartólánc beemelésénél azonban — 1848. július 18-án — baleset történik: amikor a hatalmas vastömeg már csaknem helyére ér, a dobon feltekeredő vonólánc egy személy elpattan, s a lánc visszazuhan a közönség közé. Széchenyi, két kislánya, *Clark Ádám* is nehezen menekül meg, sokan a Dunába esnek, sebesültek is vannak. A már súlyosan zaklatott idegállapotban lévő gróf számára ez baljós figyelmeztetést jelent; ettől kezdve tűnnek fel a Naplóban a szorongó feljegyzések: „A híd sohasem fog elkészülni... Soha nem megyek át rajta...” Annyira rettegett ettől, hogy augusztus 16-án egy láncon lépkedve átmegy Budára — pedig már csaknem 57 éves — és visszajön rajta, mintha búcsúzna hídjától. „Ha az a boldogság jutna osztályrészemül, hogy megláthatnám a hidat, az alagutat befejezve, és a csinos, nyilvános parknak kiképzett szigetet, és ezeken kívül még néhány vasútvonalat, melyek Magyarországot lakhatóvá, vagyis jobban mondva „értelmes” országgá



4. ábra: Ullmann Mór új bérháza a Duna parton. Széchenyi az első emeletén lakott (a ház a mai Zrínyi utca sarkán állt)



5. ábra: A budai alagút hosszszelvénye

tennék, ha mindezeket az Ön szíves közreműködésével megkaphatnám, valóban más óhajom nem volna” — írta *W. T. Clark*nak még reménykedve mindebben, 1846 januárjában.

Tudjuk: nem látta készen a hidat soha, 1848. szeptember 5-én örökre itt kellett hagynia. *Clark Ádám* nélküle fejezte be, óvta a szabadságharc idején a felrobbantástól, kijavította kisebb sérüléseit, s 1849 tragikus őszén, novemberben nyitották meg a forgalom előtt.

Az *Alagutat* — amely pedig a tervekben kezdettől szerepelt, mint a híd kiegészítője — már a tervező *W. T. Clark* sem érte meg, 1852-ben meghalt. 1853–57 között *Clark Ádám* építette meg úgy, ahogyan eltervezték, a *Széchenyi* elnökletével létrehozott *Budapesti Tunnel Társaságban*, amely 1845. december 1-jén alakult meg (5., 6. ábra).

A *szigeti kert*, sétányokkal, zenepavilonnal *Széchenyi* legkedvesebb városszépítő tervei közé tartozott, azon „apró kelleme” közé, amelyeknek közvetlen haszna ugyan nincs, de oly vonzóvá tehetnek egy nagyvárost. A „Buda-Pesti por és sár” című, sokáig kiadatlanul maradt könyvében írja az 1830-as években: „Pest poros, Buda hegyei kiégettek, a Dunapart szennyes. ... melly bajokat azokra nézve, kik télen-nyáron Pesten-Budán maradni

kénytelenek, én legalább valódi szerencsétlenségnek tartok, minthogy saját ízlésem szerint akármit szenvednék inkább, mint a természet szép színeitől örökké eltiltva s kénytelen lenni például Buda-Pesten a szőke Dunát, szennyes dunapartokat, kiégett budai szőlőket, kertnélküli házakat, minden fátul eltiltott utcák s tereket, szóval az egész láthatárt mindig s mindent hamuszínű köntösben nézni s a természet sokszínű bájai helyett örökre a homok bajjaival küszködni.”

József nádor, a *Széplő Bizottmány* elnöke volt az, aki úgy vélekedett, hogy növényzet, *fasor* a városba nem való; az utcákat majd sorra kőburkolattal kell borítani. Emiatt a poros Pestnek nemhogy parkosított tere, de még sétánya sem volt akkoriban. *Széchenyi* ültette az első fákat 1846-ban — saját kezével is — a mai Szabadság tér helyén álló Újépület elé, amely akkor még tűzérési kaszárnyául szolgált, s nem volt sejtendő, hogy a hatalmas, csúf épület milyen retentő börtönné és vesztőhellyé válik majd 1849 őszén. A *Széchenyi-sétánynak* elnevezett plátánsor facsémétjeit feleségével és híveivel időről-időre meglátogatta, gondozta, öntözte maga is.

A városkép szépítését szerette volna példamutatással ösztönözni, amikor *városi bérház* építésére határozta el magát. A régi ütött-kopott Harmincad-hivatal épülete



6. ábra: A budai Alagút

helyére — a mai Harmincad utca és a Vörösmarty tér sarkán — háromemeletes, vörösrézrel fedett szép nagy házat akart emeltetni, földszintjén üzletsorral, belül az udvaron viruló kerttel, árkádokkal, kapuk nélkül, átjáró passzázsokkal. Az új Harmincad-hivatal terveit el is készítette számára *Hild József*, a kor neves építész; ezt a Duna partján akarta felépíttetni. A *Dunapart rendezése*, a piacok, raktárak, műhelyek onnan való kitelepítése a város külső részeibe állandó harcainak tárgya Pest város közgyűlésében 1831 óta, amióta a város választott polgára lett. Már a „Világ”-ban szorgalmazta, hogy a Duna partjára fákat ültessenek, s az épületeket a Duna-soron a folyam majdani szabályozásának, a rakpartok kőborításának figyelembe vételével tervezzék.

Mindezeket nem tudta megvalósítani, mint ahogy hosszú küzdelem után le kellett mondania egyik legfontosabb, legkedvesebb terve, a *Nemzeti Színház* felépítéséről is. 1832-ben írta meg röpiratát a „Magyar Játékszínről”, s még azt is sikerült kivívnia, hogy az 1836. évi országgyűlés törvényt alkosson a „Pesten országos költségen felállítandó nemzeti játékszínről” (1836. 41. tc.). *Széchenyi* a Duna partján, a Lánchíd mellett akarta felépíteni a Nemzeti Színházat, olyan pompásat és tágasat, mint a párizsi Théâtre Italien. Pesten ekkor még csak német színház működött — szép épülete a Vigadó mögött, a mai Vörösmarty téren állt —, társulata igen színvonalas, jóhírű volt. Ezt akarta felülmúlni, túlszárnyalni a nemzeti művelődés valódi szentélyének megteremtésével. El is érte, hogy a nádor támogatásával megkapja e célra a Dunasor egyik legszebb telkét, a Kereskedelmi Csarnokkal szemben. „Most csak a Pest vármegyei közönségtől

fog függni, hová építtessék színház. Én a Börze átelleni helyre 10 000 frt pengőt ajánlottam. Árkust nyitunk nemsokára, s ha tart az ország gyűlése, hazai közdolgot teendünk az egészsből. Sokan nagy lelkesedéssel fogják fel a dolgot. Éljen a Magyarok Istene!” — írja 1835-ben *gróf Apponyi Antalnak*. Meg is rendeli a terveket Párizsban, ő maga is számol, mekkora területet s mennyiből lehet felépíteni, mibe kerülhet a belső berendezés. Nemsokára azonban minden bizonytalanná válik: „A színház ügyben nálunk anarchia, vagy hogy kíméletesebben nevezzük, szkizma következett be. Grassalkovich herceg eme célra egy nagy telket is adományozott a Kerepesi kapunál, a város legrútabb részei egyikében. Ez kiváltotta a vélemények megoszlását stb, és az ügyet annyi gyűlölködéssel és szenvedéllyel úzik, hogy lehetséges, sőt valószínű: fáradásom ellenére az egész meghíúsul, vagy legalábbis elhalasztatik.” — Így történt. 1837-ben már meg is nyitották a Kerepesi kapu mellett — a mai Astoria szállóval szemben — a Magyar Színházat, „ideiglenes nemzetiként”. Jóval szerényebb volt annál, mint amit *Széchenyi* szeretett volna, s színvonala sem érte el a német színházét. A gróf — bár mindvégig ellenezte és mindent elkövetett, hogy megakadályozza felépítését — nem tartott haragot: feleségének páholyt rendelt, és élete végéig évi ezer forinttal támogatta a színházat.

Az általa sokszor leírt megállapítás, hogy „Budapest az ország szíve”, valójában az ő munkássága révén vált igazzá. Még félben maradt, megvalósítatlan tervei is irányt mutattak, utat jeleztek a következő nemzedékeknek; nélküle nem válhatott volna fővárosunk a századforduló éveire igazi világvárossá.

RESUMÉ

- Csaba Siklós: István Széchenyi et les transports hongrois** 321
 Le ministre des transports de la communication et des eaux analyse par un préambule court les activités fait par István Széchenyi, le ministre des travaux public et des transports du Premier Gouvernement Hongrois Responsable dans le domaine des transports.
- András Katona: L'exposition nouvelle sur Szechenyi à Nagycenk** 322
 L'auteur presente le musée mémorial établi à 1973 et renouvelé en cette année à Nagycenk sur István Széchenyi et leur exposition permanente.
- Dr. Béla Czére: La politique de Széchenyi** 329
 L'auteur analyse profondément l'oeuvre de Széchenyi en soulignant son activité la plus durable et la plus caractéristique, ses conceptions sur le politique des transports. Il presente des activités du Compte dans l'ère des réformes de la Hongrie en les posant dans les relations politiques, sociaux et économiques.
- Dr. Imre Gáll: Le Pont Suspendu de Széchenyi** 340
 Le Pont Suspendu de Széchenyi est le premier pont de Danube à Budapest il est un symbole de la ville. Ce pont était établi il y a 140 années env. selon les plans de W. T. Clark, comme un effet des initiatives et des activités durantes. Le Pont Suspendu est le plus beau pont de Budapest aujourd'hui aussi.
- Dr. József Biró: Széchenyi et la navigation hongroise** 348
 L'auteur presente les activités de Szechenyi fait pour les affaires de la navigation hongroise.
- Dr. Istvánné Dienes: Szechenyi et le developpement de notre capitale** 357
 L'article analyse étendue les activités de Széchenyi dans la formation de Budapest et dans son developpement à une métropole.

SUMMARY

- Csaba Siklós: István Széchenyi and the Hungarian transport** 321
 The minister of the Transport, Telecommunication and Water Management has appreciated in a short introduction the activity of István Széchenyi the minister of Work and Transport of the first responsible Hungarian government performed in the field of the transport.
- András Katona: New Széchenyi commemorative exhibition at Nagycenk** 322
 The author presents the memorial museum of Széchenyi established in 1973 and renewed this year at Nagycenk and its permanent exhibition.
- Dr. Béla Czére: The transport policy of Széchenyi** 329
 The author analysis in depth the life-work of Széchenyi, accentuated his most lasting and most characteristic activity, and his ideas about the transport policy. The activity of the count will be presented in the world of the reform era in Hungary, placed it in the political, and socio-economic conditions of this period.
- Dr. Imre Gáll: The Chain-bridge of Széchenyi** 340
 The Chain-bridge of Széchenyi was the first Danube-bridge of Budapest and the symbol of the town. The bridge was constructed 140 years ago on the basis of the design of W. T. Clark on the initiative of Széchenyi and as a result of his persistent activity. The Chain-bridge has been the most beautiful bridge of Budapest today as well.
- Dr. József Biró: Széchenyi and the Hungarian navigation** 348
 The author presents the activity of Széchenyi made in the interest of the Hungarian navigation.
- Dr. Istvánné Dienes: Széchenyi and the development of our capital** 357
 The article analysis comprehensively the activities of Széchenyi performed in the evolution of Budapest and its development to a metropolis.

ZUSAMMENFASSUNG

Siklós, Csaba: István Széchenyi und der ungarische Verkehr 321

Der ungarische Minister für Verkehr, Telekommunikation und Wasserwesen würdigt in einer kurzen Einleitung die auf dem Gebiet des Verkehrswesens verrichtete Tätigkeit des Herrn István Széchenyi, Minister für öffentliche Arbeit und Verkehr der ersten verantwortlichen ungarischen Regierung.

Katona, András: Neue Gedenkausstellung von Széchenyi in Nagycenk 322

Der Autor stellt das im Jahre 1973 errichtete und in diesem Jahr erneuerte Gedenkmuseum von István Széchenyi in Nagycenk und dessen ständige Ausstellung vor.

Dr. Czére, Béla: Die Verkehrspolitik von Széchenyi 329

Der Autor analysiert tiefgreifend das Lebenswerk von Széchenyi, unter Hervorhebung der dauerhaftesten und am besten kennzeichnenden Tätigkeiten, seiner verkehrspolitischen Vorstellungen. Diese Aktivität des Grafen wird im Rahmen der Welt der ungarischen Reformzeit unter den damaligen politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen vorgestellt.

Dr. Gáll, Imre: Die Kettenbrücke von Széchenyi 340

Die Kettenbrücke von Széchenyi ist die erste Donaubrücke von Budapest, ein Symbol der Stadt. Sie wurde vor 140 Jahren aufgrund der Pläne von W. T. Clark errichtet, auf Anregung von Széchenyi und als Ergebnis seiner unermüdlichen Tätigkeit. Die Kettenbrücke ist auch heute die schönste Brücke von Budapest.

Dr. Biró, József: Széchenyi und die ungarische Schifffahrt 348

Der Autor stellt die Aktivität von István Széchenyi im Interesse der ungarischen Schifffahrt vor.

Dr. Dienes, István: Széchenyi und die Entwicklung unserer Hauptstadt 357

Im Artikel wird die Aktivität von Széchenyi in der Gestaltung und in der Entwicklung zu einer Weltstadt von Budapest eingehend analysiert.



TISZTELT ÜGYFELEINK!

A KAPOS VOLÁN és az érdekeltségi körébe tartozó vállalatcsoport az alábbi üzleti tevékenységekkel áll szolgálatukra:

Autóbuszközlekedés, nemzetközi és belföldi közúti áru fuvarozás, szállítmányozás, idegenforgalom és utazási szolgáltatások, gépjármű-alkatrész és üzemanyag kereskedelem, CASTROL termékek forgalmazása, termelőeszköz kölcsönzése, lízing, jármű-értékesítés, járműjavítás és felújítás, kis- és nagyfődarab javítás és gyártás, csomagolás, épületfenntartási-felújítási tevékenység, szellemi termékek szolgáltatása.

A vállalatcsoport jegyzéke

KAPOS VOLÁN

7400 Kaposvár, Füredi út 180. Tel.: (82)16-111

Telefax: (82)20-124, Telex: 13-386

KAPOS VOLÁN egységei:

KAPOS VOLÁN Nemzetközi Fuvarozó Üzem

7400 Kaposvár, Füredi út 180. Tel.: (82)16-111, 20-058

Telefax: (82)20-124, Telex: 13-287

KAPOS VOLÁN TOURS Idegenforgalmi Üzletág

7400 Kaposvár, Dózsa Gy. u. 1/a. Tel.: (82)19-835, 12-222

Telex: 13-359

KAPOS VOLÁN Személyszállítási Üzletág

7400 Kaposvár, Füredi út 180. Tel.: (82)16-111, 21-352

KAPOS VOLÁN Kereskedelmi Üzletág

7400 Kaposvár, Füredi út 180. Tel.: (82)16-111, 12-965

LEÁNYVÁLLALATOK

KAPOS VOLÁN Siófoki Leányvállalata

8600 Siófok, Bajcsy Zs. u. 209. Tel.: (84)11-404

KAPOS VOLÁN Nagyatádi Leányvállalata

7500 Nagyatád, Szabadság u. 23. Tel.: (83)11-027

KAPOS VOLÁN Barcsi Leányvállalata

7570 Barcs, Mészégető u. 10. Tel.: Barcs 46.

KAPOS VOLÁN Marcali Leányvállalata

8700 Marcali, Kossuth L. u. 59. Tel.: (85)12-912

KAPOS VOLÁN Helyi Személyforgalmi Leányvállalata

7400 Kaposvár, Achim A. u. Tel.: (82)12-153

KAPOS VOLÁN Helyközi Személyforgalmi Leányvállalata

7400 Kaposvár, Újpiac tér 1. Tel.: (82)18-053

Jogi személyiséggel rendelkező gazdasági társaságok

KAPOS PACK Csomagoló Kft.

7400 Kaposvár, Izzó u. 1/a. Tel.: (82)14-218

KAPOS VOLÁN Szerviz Kft.

7400 Kaposvár, Füredi út 180. Tel.: (82)16-111

KAPOS VOLÁN Fuvarozó és Közvetítő Kft.

7400 Kaposvár, Füredi út 180. Tel.: (82)16-111

KAPOSTRANS Szállítmányozási és Kereskedelmi Kft.

7400 Kaposvár, Berzsenyi u. 28—30. Tel.: (82)12-820

Telefax: 14115

KAPOS VOLÁN Ipari Kft.

7400 Kaposvár, Füredi út 180. Tel.: (82)16-111

KAPOS VOLÁN Létesítményfenntartási Kft.

7400 Kaposvár, Füredi út 180. Tel.: (82)16-111

KAPOS VOLÁN Teherfuvarozási Kft.

7400 Kaposvár, Füredi út 180. Tel.: (82)16-111

KAPOS VOLÁN Darabáru és Szállítmányozási Kft.

7400 Kaposvár, Pécsi u. Teherkereskedelmi pályaudvar Tel.: (82)10-021

KAPOS VOLÁN Járműgyártó és Javító Kft.

7400 Kaposvár, Füredi út 180. Tel.: (82)21-944

KAPOS VOLÁN Kereskedelmi és Anyagellátó Kft.

7400 Kaposvár, Füredi út 180. Tel.: (82)16-534

KAPOS VOLÁN Sióbusz Kft.

8600 Siófok, Autóbusz-pályaudvar Tel.: (84)10-220

KAPOS VOLÁN Panoráma Kft.

7400 Kaposvár, Berzsenyi u. 1. Tel.: (82)21-853

KAPOS VOLÁN Qualitas Számviteli és Adótanácsadó Kft.

7400 Kaposvár, Füredi út 180. Tel.: (82)16-111

KAPOS VOLÁN Bér-Munka Kft.

7400 Kaposvár, Füredi út 180. Tel.: (82)16-111

KAPOS VOLÁN Tabi Műszaki Kft.

8660 Tab, Kossuth L. u. 11. Tel.: (84)20-075

Jogi személyiséggel nem rendelkező gazdasági társaságok

KAPOS VOLÁN Biztonságtechnikai Betéti Társaság

7400 Kaposvár, Füredi út 180. Tel.: (82)16-111

KAPOS VOLÁN PC Alkalmazó Betéti Társaság

7400 Kaposvár, Füredi út 180. Tel.: (82)16-111

SOK KICSI EGYSÉG TÖBBET TESZ ÖNÉRT!

