

Közlekedés- tudományi szemle célszáma

7.

1998

július

XLVIII.

évfolyam

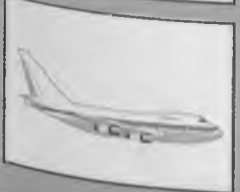
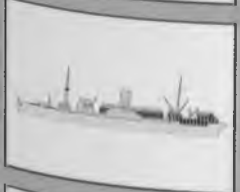
1998 - 07 - 22

Opac



Az 1848-as

Forradalom és szabadságharc
közlekedése, vízügye és hírközlése



A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI EGYESÜLET SZAKLAPJA

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE

a Közlekedéstudományi Egyesület tudományos folyóirata

VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE RUNDSCHAU
Zeitschrift des Vereins für Verkehrswissenschaft

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

SCIENTIFIC REVIEW OF COMMUNICATIONS
Monthly of the Scientific Association for Communication

A szerkesztőség címe:

1146 Budapest, Városligeti krt. 11. Tel.: 343-0565

Kiadja a Közlekedési Dokumentációs Kft.

1074 Budapest, Csengery u. 15.

Igazgató: Nagy Zoltán

Terjeszti a Magyar Posta Rt. Előfizethető a
hírlapkézbesítőknél és a Hírlapelőfizetési Irodában
(Budapest, XIII. Lehel u. 10/a. levélcím: HELIR,
Budapest 1900), ezen kívül Budapesten a Magyar
Posta Rt. Hírlapüzletági Igazgatósága kerületi
ügyfélszolgálati irodáin, vidéken a postahivatalokban.

Egy szám ára 100,- Ft, egy évre 1200,- Ft.

Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat
1389 Bp., Pf. 149.

Szedés és nyomás KÖZDOK Kft.

Igazgató: Nagy Zoltán

Rotaüzemvezető: Pesti Jenőné

Publishing House of International Organisation of
Journalist INTERPRESS,

H-1075 Budapest, Károly krt. 11.

Phone: (36-1) 122-1271 Tx: IPKH. 22-5080

HUNGEXPO Advertising Agency,

H-1441 Budapest, P.O.Box 44.

Phone: (36-1) 122-5008, Tx: 22-4525 bexpo

MH-Advertising,

H-1818 Budapest

Phone: (36-1) 118-3640, Tx: mahir 22-5341

ISSN 0023 4362

A jelen célszám a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi
Minisztérium támogatásával készült.

Összeállította és szerkesztette: Dr. Katona András

Tartalom

Dr. Katona András főigazgató (Közlekedési Múzeum): Előszó	243
Dr. Lotz Károly közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter: Az 1848–49-es forradalom és szabadságharc méltatása	244
Dr. Gyurkovics Sándor közigazgatási államtitkár (Közlekedési, Hír- közlési és Vízügyi Minisztérium): A Magyar Középponti Vasút a szabadságharc vasútja	246
Dr. Frisnyák Zsuzsa (Történettudományi Intézet): A közlekedés mi- nisztériuma	249
Fejér László múzeumigazgató (Vízügyi Múzeum, Levéltár és Könyvgyűjtemény): Vízmérnökök a szabadságharcban	253
Dr. Táth Judit szakmai főtanácsadó (Közlekedési, Hírközlési és Víz- ügyi Minisztérium): A posta az 1848–49-es forradalomban és sza- badaságharcban	256
Dr. Gráfik Imre kandidátus (Néprajzi Múzeum): Reform és forrada- lom a magyarországi folyami szállításban	259
Dr. Kedves Gyula őrnagy (Hadtörténeti Múzeum): A forradalom és szabadságharc katonai szállításai	267
Dr. Katona András főigazgató (Közlekedési Múzeum): Zárszó	271



A Batthyány-kormány Közlekedési minisztere





Kossuth Lajos
1849. április 14-augusztus 11. között Magyarország kormányzó-elnöke



Kovács Lajos
1848-ban a Batthyány-kormány közmunka- és közlekedésügyi államtitkára



Csányi László
1849. áprilisától a Szemere-kormány közlekedés- és munkaügyi minisztere. A szabadságharc egyik energikus szervezője, Kossuth odaadó híve.
Haynau 1849. október 10-én a pesti Újépületben kivégeztette.

Table

1. Introduction
2. Theoretical Framework
3. Methodology
4. Results
5. Discussion
6. Conclusion

7. Appendix
8. References
9. Index

10. Acknowledgments
11. Author's Note
12. Correspondence

13. Manuscript received
14. Manuscript accepted
15. Manuscript revised

16. Manuscript resubmitted
17. Manuscript resubmitted
18. Manuscript resubmitted

19. Manuscript resubmitted
20. Manuscript resubmitted
21. Manuscript resubmitted

22. Manuscript resubmitted
23. Manuscript resubmitted
24. Manuscript resubmitted

25. Manuscript resubmitted
26. Manuscript resubmitted
27. Manuscript resubmitted

28. Manuscript resubmitted
29. Manuscript resubmitted
30. Manuscript resubmitted

31. Manuscript resubmitted
32. Manuscript resubmitted
33. Manuscript resubmitted

34. Manuscript resubmitted
35. Manuscript resubmitted
36. Manuscript resubmitted

37. Manuscript resubmitted
38. Manuscript resubmitted
39. Manuscript resubmitted

40. Manuscript resubmitted
41. Manuscript resubmitted
42. Manuscript resubmitted

43. Manuscript resubmitted
44. Manuscript resubmitted
45. Manuscript resubmitted

46. Manuscript resubmitted
47. Manuscript resubmitted
48. Manuscript resubmitted

49. Manuscript resubmitted
50. Manuscript resubmitted
51. Manuscript resubmitted

52. Manuscript resubmitted
53. Manuscript resubmitted
54. Manuscript resubmitted



Figure 1

Figure 1 shows the results of the first round of the experiment. The figure is a line graph showing the relationship between the independent variable and the dependent variable. The x-axis represents the independent variable, and the y-axis represents the dependent variable. The graph shows a positive correlation between the two variables, indicating that as the independent variable increases, the dependent variable also increases.

Figure 2

Figure 2 shows the results of the second round of the experiment. The figure is a line graph showing the relationship between the independent variable and the dependent variable. The x-axis represents the independent variable, and the y-axis represents the dependent variable. The graph shows a positive correlation between the two variables, indicating that as the independent variable increases, the dependent variable also increases.

Dr. Katona András

ELŐSZÓ

A Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium a Közlekedési Múzeummal együttműködve az 1998. április 8-án rendezett tudományos konferenciával az év legjelentősebb közlekedéstörténeti rendezvényét bonyolította le. Az esemény jól illeszkedett az 1848–49-es forradalom és szabadságharc 150. évfordulójával kapcsolatos országos eseményekhez is.

A Magyar Középponti Vasút (1. ábra), mint a szabadságharc vasútja olyan történelmi emléket hagyott ránk, amelynek méltó megünneplése kötelességünk és feladatunk. A Magyar Középponti Vasút ugyanis a reformkor jelképe volt. A korszak nagyjai résztvettek az építést megelőző országgyűlési vitákban. A megépített vasutat használták a forradalom és szabadságharc eseményeiben. Lőszert, fegyvert és csapattesteket szállítottak rajta, szerepe meghatározó volt a hadiesemények alakulásában. Ha áttételesen is, de politikai szerepe vitat-

hatatlan. A sínek felszedése, az akadályok építése és elhárítása a változó frontok mozgását követte. A Kormány Debrecenbe költözése ugyancsak vasúton történt, így a politika közvetlenül is kapcsolatba került a szabadságharc vasútjával.

A Közlekedési Múzeum „Mennekvés Debreczenbe” című könyv reprint kiadásával lehetőséget teremtett e jeles esemény részleteinek megismertetésében, amely részletekből érdemes idézni, hogy Kossuth az Országgyűlés ülésén jelentette be „a szolnoki vasútvonalon hajnali 3 órától kezdve, déli 11-ig a vonat négy-szer induland, készen az Országgyűlés és a Kormány tagjainak felvételére”.

A konferencia további fontos közlekedéstörténeti jelentősége, hogy 1848. április 7-én fogadta el az Országgyűlés a modern közlekedés alapjait meghatározó XXX. törvénycikket, amely törvényerőre emelte a vasutak államköltségen történő építését és ezzel

együtt a közlekedési intézkedések állami irányításának szükség-szerűségét.

A törvénycikk röviden határozta meg a lényegét, de ami alapján a törvény született, azt a széles körű koncepciót és fejlesztési elképzeléseket *Széchenyi* közlekedési javaslata tartalmazta. A „legnagyobb magyar”, amikor szerteágazó munkásságának részeként a közlekedés ügyét felvállalta, tisztában volt annak jelentőségével, de kockázatával, felelősségével is. Amikor *Batthyány Lajos* felkérésére tárcát vállalt, előtte kijelenti, hogy „aláírtam a halálos ítéletemet, bizonyos, hogy kés alá fogok kerülni”. A gróf tragikus sorsát ismerjük, sajnos, nem tévedett. És ha már a tragikus sorsú, de alkotásaiban utolérhetetlen *Széchenyiről* szó esett, emlékeznünk kell *Csányi Lászlóra*, az őt követő közlekedési miniszterre is, akit 1849. október 10-én végeztek ki és akiről nem érdemei szerint emlékezik meg az utókor, holott ő is az októberi vértanúk közé tartozik.

A konferencia azonban nemcsak a vasútról szólt, hiszen a mai Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium valamennyi szakterületén történtek említésreméltó események az 1848–49-es forradalom és szabadságharc idején. A szinte teljeskörűen elhangzott előadások olyan értékes és új kutatási eredményeket hoztak nyilvánosságra, amelyek méltán megérdemlik, hogy írásban is megjelenjenek.

A megjelentetés lehetőségéért ezúton fejezem ki köszönetemet a szerzőknek tudományos tevékenységükért, valamint a KHVM-nek támogató együttműködésért.



1. ábra. A Magyar Középponti Vasút

Dr. Lotz Károly

Az 1848–49-es

forradalom és szabadságharc méltatása

Igen sok időnek, másfél évszázadnak kellett eltelnie, hogy elmondhassuk, a szabadságot nem csupán választottuk, de megadtott az is, hogy ne csak lélekben maradhassunk hűek választásunkhoz. Másfél évszázadnak kellett eltelnie, hogy nyugodt lélekkel gondolhassunk azokra, akik először és egyértelműen jelölték ki a célt, amelyiknek a megvalósulásáról oly sokszor és oly sokáig, másfél száz évig inkább csak álmodni lehetett.

Csak álmodtunk a szabad és független, polgári társadalom létrehozásáról, ami csak 1990 óta megvalósítható feladatunk.

Biztos vagyok benne; a majdnem másfél évszázadig hiába óhajtott célok egyértelmű kitűzése az oka, hogy március 15-e nem egy az ünnepeink közül. Közös, mert mindenki által elfogadott nemzeti szimbólumaink egyike.

Ez az oka, hogy ha március 15-re emlékezünk, akkor ünnepeink történetére, saját életünkre, és így azokra az időkre emlékezünk, amikor nem a reformkor és a 48-as ifjak által kitűzött világos célok megvalósítása, hanem magának a szimbólumnak, az ünnepnek a megőrzése volt a tét.

A rendszerváltás előtt március 15-e volt az egyetlen ünnep, amikor nemcsak otthon, a családi kör békés melegében élhettük át, mit is jelent valójában ünnepelni. Ha a naptárban nem jelezte is piros betű az ünnepet, kokárdák és kokárdás nők és férfiak, kokárdás gyerekek jelezték az ünnepet.

Nem mindig jelezte a naptár ünnepként március 15-ét. Nem mindig a naptár jelezte.

Annak szomorúsága helyett, hogy az ország épp a centenáriu-

mot azokkal a változásokkal kényszerült emlékeztetéssé tenni, amelyek miatt 1948-ra nem mint a forradalom és szabadságharc centenáriumára, hanem mint a fordulat évére emlékezünk, hadd térjek vissza az ifjúság kamaszkorunk ünnepeihez. Mert március nem a fenyőillatú szobák meghitt csendjének, hanem az újjászületésnek, a tavaszi utcáknak, a szelles forgatagnak, az ifjúságnak, szerelmeinknek, a tiltott kokárdáknak ünnepe.

A szabad, a polgári Magyarországot élhettük át évente egyszer ezen az egyetlen, valóban ünnepi napon.

A részleteikben eltérő, ám mégis közös és ugyanakkor mégis személyes élmények magyarázhatják, hogy amikor a parlamentnek döntenie kellett, három nemzeti ünnepünk közül melyik legyen a kitüntetett, az állami ünnep, én március 15-re voksoltam.

Emlékek, emlékeink nélkül nem lett volna könnyű döntenem.

A három nemzeti ünnephez kötődő hajdani célok, eszmék és lehetőségek ma megvalósítható céljaink. Olykor-olykor hitelüket veszített, ám mégis olyankor is elevenen ható eszméinkkel és kihasználható lehetőségeinkkel élünk kell, mert most lehet élnünk. Nehéz volt választanunk ünnepeink között, de választásom mégis egyértelmű volt: „Március 15.”

Függetlenségünknek is, szabadságunknak is és a modern polgári viszonyok megteremtésének is ünnepe március 15.

Nagyon-nagyon kevés számú, mindenki által elfogadott nemzeti szimbólumaink egyike.

A szabadság, a függetlenség és az emberhez méltó élet lehetősé-

gét biztosító polgári viszonyok mellett, amelyekről ma szó eshet, március 15-e a kimondott, és a pontosan meg sem fogalmazott, mert talán pontosan meg sem fogalmazható vágyainknak is foglalta. Éppen ettől szimbólum. Eleven szimbólum és ezáltal tükör. Talán nemcsak az én emlékeztetemben élnek elevenen azok az idők, amikor még az iskolai ünnepeket is komoly, előzetes egyeztetések előzték meg. Szégyenletes megbeszélések vitatták, hogy úgymond szerencsés-e, ha épp a Nemzeti dal sorai hangzanak el az ünnepségeken. S ha igen, a semmitmondó szónoklat előtt, vagy inkább azt követően?

Nehéz, sőt jóformán lehetetlen volt akkoriban a Nemzeti dalt hallgatva csak 1848-ra, 48 márciusára gondolni. Megoldatlan és megoldhatatlannak tűnő gondjainkat éreztük, és az egészen 1989-ig halogatni kényszerült legfontosabb teendőnk, a szabad és független, polgári társadalom megteremtését reméltük még magunknak sem mindig bevallottan.

Mindez azonban korántsem rendszer-specifikusan volt így. Ismét egy személyes emlék. A kérdésre, mi legyen a hatalom által sokáig és okkal rettegett Március 15-i ünnepségen elhangzó költemény, gondolom sok helyen és nemcsak a Szentendrei Ferences Gimnáziumban született az a válasz: *Babits Mihály*: Petőfi koszorúi.

Szerencsés voltam, mert a verset nyitó, *Petőfi Sándor* alakját és szellemét idéző kérdés után Hol a szem, szemével farkasszemet nézni? Ki meri meglátni, ki meri idézni az igazi arcát?

nemcsak néhányunk tekintete viláthatott össze Szentendrén, és nemcsak néhány tanárunkéval. Másoknál talán többet kaptunk a szolidaritás, az összetartozás érzéséből, de kevesebbet a lázadás, a legédeesebb, mert a rabságból kitorló szabadság ízéből. Abból az érzésből, ami 1972-ben és 1973 márciusában megrengette, ha nem is a világot, de az elfogadottnak, közmegegyezésnek feltüntetett hazugságot. 1972-ben is március volt, mint előtte és mint a következő években is. Az ünneplők azonban épp akkor nem érték be a hivatalos ünnepséggel. Együtt maradtak, sőt együtt vonultak volna Budára.

Az akkori rendőrség évtizedek óta nem tapasztalt brutalitással verte szét a tüntetőket. Iskolai kicsapások és börtön volt a retorzió. Ekkor tudta meg újra az ország, hogy 48, 1848 márciusának szelleme a szabad és független, polgári társadalom megteremtésének reménye 1956-ban, és 1956-tal sem került sem börtönbe, sem pedig múzeumba. Eleven és él. Így él másfél évszázada a nemzet, most épp a mi emlékeztünkben.

Nem feledhetjük, hogy 1848 márciusának kivételes nagyszerűségét *Petőfi Sándor* és *Babits Mihály* vetette papírra. Pedig *Babits Mihály* *Ady Endrével* vívott költői és politikai vitájában korántsem *Petőfi Sándor* rajongójaként nyilvánult meg. A szimbólum azonban több és hatalmasabb, mint a személyes vélemények és elfogultságok.

Azt sem feledhetjük, hogy a mindenben, főleg következetes liberalizmusában és hajthatatlanságában feltétlen *Petőfi* követő *Ady Endre* viszont a 48-as hősök erkölcsi kopásáról ír megrendítő és szomorú novellákat. Azokról a sorsukba beletörődő méltatlanná lett utódokról, akik időlegesen ugyan, de üres szólamná koptatták március szellemét.

Maga a feladat, amelynek megoldására 1848. március 15-én

történt az egyik legragyogóbb kísérlet, az újkor megszületése óta változatlan: a szabad és független polgári társadalom megteremtése.

Ennek a kettős feladatnak a végrehajtása, a szabad és független polgári társadalom megteremtése egyben válasz egy régi kérdésre. Arra, fel tud-e zárkózni Magyarország a fejlett Európa polgári társadalmaihoz.

Fel tudott!

A forradalmat követő szabadságharc elbukott ugyan, de a márciusi törvények nyomán új polgári rend született. A múlt század második felében a megváltozott, polgárosult körülmények között a magyar gazdaságtörténet legragyogóbb lapjait írták. Nem feledhetjük azt az útravalót, amelyet a márciusi ifjak, és az álmaikat negyedszázados késéssel megvalósító politikusok a reformkor nagyjaitól kaptak.

– *Kötődést és tetteket. Minde-nek előtt tetteket.*

– *A hazánkat Európához kötő valóságos, fizikai kapcsolatok megteremtését.*

A márciusi ifjak serege, de *Széchenyi* is példát állít számunkra és követel is. Bezárják azt a morális kiskaput, amin át annyian, annyiszor kibújtak és ki is fognak bűjni a rájuk mért feladat, vagy az adott lehetőség beteljesítése elől. Nehéz helyzetekben gyakran szívesen hivatkoznak rájuk úgy, hogy az egyben felmentés gyarlóbb utódok számára.

Széchenyi azonban a „Világ”-ban így fogalmaz: „Tőlünk függ minden, csak akarjuk.” Mondhatnánk, hogy ezek a zseni szavai, azonban ma is figyelünk és főként megiszívlelnünk érdemes a folytatást: „S nem lelki, testi s országbeli javaink dicsérete emelheti fel hazánkat, hanem hátramaradásunk s hibáink nagylelkű elismerése, s azoknak férfias orvoslása.”

Nem hírünket féltette tehát. Hibáinkat kereste, hogy orvosol-

hassa azokat. Ez a mi dolgunk is.

A feladat és a kérdés 1848 óta szinte változatlan: Fel tud-e zárkózni Magyarország az egyesült Európához?

Ezért dolgozunk, amelyhez a konferencia résztvevőinek segítségét is kérem.

A *hírközlésben*, bár csak ebben a században születet és vált stratégiai ágazattá, eredményeink nem csupán megfelelőek, de a legújabb területen; a világháló, az Internet lehetőségeinek kihasználásában az Unió átlagot is meghaladtuk.

A *vízgazdálkodás területén* még ma is sok a tennivalónk, közvetlen elődeinktől nem örököltünk megnyugtató állapotokat.

A *közlekedésről* is hasonlóan kellene fogalmaznom, azonban nem beszélni kell, hanem elvégezni a ránk rótt feladatokat.

Az *infrastruktúra*, és ezen belül a közlekedés, ahogyan én felelős miniszterként érzékelem, napjaink egyik legfontosabb olyan területe, amelyen át eljuthatunk a Világba, amelybe számunkra Európán át vezet járható út. A közlekedés és annak fejlesztése olyan országunk számára, mint a kisdiákoknak a matematika. Számunkra sincs másik út. Csakis a szükséges fejlesztéseket elvégezve léphetünk egy élhető, adottságainkhoz méltó jövőbe át.

Újabb történelmi március a miénk. Csatlakozási tárgyalások kezdődnek. Az ország olyan lehetőség előtt áll, amelyért 150 évvel ezelőtt március 15-én az utcára vonult az ifjúság. Nagyon sokat kellett várnunk, nagyon sokat kellett szenvednünk.

Mindannyiunknak egyenként is meg kell vívnunk a magunk forradalmát önmagunkban. Meg kell tanulnunk élni a megváltozott körülmények között. A szabadsággal bölcsen és okosan élni, ez a közös feladatunk.

A szabadság és a függetlenség kivívása után az élhető, lakható, komfortos Magyarország megteremtése nem elvont eszme és

nem távoli csalóka remény, hanem napi munka és ezer és egy apróbb és nagyobb feladat elvégzése. A polgári társadalom ugyanis elképzelhetetlen nem csupán

működő, de jól működő rendszerek, politikai, gazdasági és infrastrukturális rendszerek nélkül. Ennek létrehozása a feladatunk. Ehhez nem hangzatos szavakra

van szükség, hanem munkára. Csodák nincsenek. Egyedül ezen az úton lehetünk méltó örökösei és tettekben folytatói 1848 márciusának.

Dr. Gyurkovics Sándor

A Magyar Középponti Vasút

a szabadságharc vasútja

Az 1848–49-es forradalom és szabadságharc 150. évfordulójának ünnepségekor emlékeznünk kell a korszak közlekedésében kiemelkedő szerepet játszó első gőzvasútra. A Magyar Középponti Vasút, a reformkor nagy vállalkozásaként, a haladás jelképévé vált, és a szabadságharc idején a katonai szállításokban és a hadműveletekben jelentős szerepet töltött be. A Pest–Vác és Pest–Szolnok vonal után harmadikként a Pozsony–Morava-folyó közötti szakaszt szintén 150 évvel ezelőtt 1848. augusztus 20-án helyezte üzembe a vasúttársaság.

A Magyar Középponti Vasút rövid története

Az első magyar gőzvontatású vasút 10 évig tartó vita után született meg.

A magyarországi vasútépítések alapját az 1836. évi XXV. törvénycikk teremtette meg, amelyet az első magyar vasúti törvénynek nevezünk. A törvényt megelőzte a Pest–Kőbánya közötti lóvontatású próbavasút 1827-ben, de ezt csak kísérletnek tekinthetjük.

A törvény alapján megindult az első vasúttársaságok szervezése a kijelölt irányokra.

Oszták példa alapján először a magánvasút rendszer terjedt el. Az engedélyezés a király joga volt. Első helyen szerepelt Pest és Bécs összekötése, amelyre két

társaság nyújtott be engedélykérelmet 1836-ban és 1837-ben.

A Duna jobb partján a Bécs–Győri Vasúttársaság, a bal parton pedig a Magyar Középponti Vasúttársaság akart vasutat építeni. A báró Sina György által szervezett Bécs–Győri Vasút első sorban osztrák érdekeket képviselt, míg a Sztányi Ullmann Mór által alapított Magyar Középponti Vasút főleg magyar érdekeket szolgáltatta a Pest–Vác–Pozsonyon keresztülvezető vonallal. A közel 10 évig tartó vitába bekapcsolódtak a korszak kiemelkedő politikusai: gróf Széchenyi István a jobb parti, Kossuth Lajos a bal parti vasutat támogatta, míg Deák Ferenc egyiket sem tartotta megvalósíthatónak. Végül az Országgyűlés a Magyar Középponti Vasút bal parti nyomvonalát fogadta el azzal, hogy a vasúttársaságnak a Pest–Debrecen vonalat is ki kell építenie a Pest–Pozsony vonallal egyidejűleg.

A vasút építésére megalakult a részvénytársaság, amely versenytárgyalások alapján adta ki a munkákat a vállalkozóknak.

Az első részvénytársaságok egyébként a vasúttársaságok voltak Magyarországon. (A legelső a Pozsony–Nagyszombati Lóvasút építésére alakult.)

A vasútépítés egyszerre kezdődött a Pest–Pozsony és a Pest–Szolnok szakaszon, és gyorsan

haladt előre.

A Pest–Vác vasútvonalat 1846. július 15-én, a Pest–Szolnok szakaszt 1847. szeptember 1-jén helyezték forgalomba. A társaság nagy erőfeszítések árán forgalomba helyezte a Pozsony–Morava-folyó közötti rövid szakaszt is 1848. augusztus 20-án, ezzel a Ferdinánd Császár Északi Vasút vonalához csatlakozva létrehozta Béccsel a vasúti összeköttetést.

A Vác–Pozsony szakasz építését akkor már nem tudták befejezni, mivel a szabadságharc bukását követően, 1849. december 7-én megszűnt a Magyar Középponti Vasúttársaság.

A megkezdett építkezéseket utódja, az Osztrák Délkeleti Államvasút fejezte be 1851-ben.

A magyar vasútügy 1848–49-ben

A márciusi forradalom győzelme után megalakult új felelős magyar kormány közmunka és közlekedésügyi minisztere gróf Széchenyi István lett. A vasútügyet kiemelt fontossággal kezelte. A Vasúti Osztály élén régi munkatársa, Kovács Lajos állt. Az 1848 januárjában beterjesztett és elfogadott „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről” című közlekedéspolitikai programját Széchenyi miniszterként is töretlenül folytatta tovább.

Az 1848. évi XXX. törvény-

cikk a vasutak állami építését és kezelésbe vételét írta elő. A törvény alapján hat irányban indultak meg az állami vasútépítési előkészületek. De csak a felmérések és a tervek készültek el (a Vasúti Osztály irányításával 1848–49-ben), a kivitelezésre sem pénz, sem idő nem jutott már.

A vasútépítésekkel érintett települések vezetőségei folyamatosan ostromolták kérelmeikkel és beadványaikkal a szabadságharc ideje alatt a minisztériumot. Valóságos vasútépítési láz alakult ki.

Az állandó pénzügyi nehézségekkel küzdő Magyar Középponti Vasút részvénytöbbségének megszerzését és államosítását *Széchenyi István és Kossuth Lajos* többször megpróbálta a szabadságharc alatt, de ezt végül csak a második kormány közlekedési miniszterének, *Csányi Lászlónak* sikerült 1849. június 3-án rendelettel elérnie.

A vasúttársaság állami kezelés-bevétele azonban csak rövid ideig tartott, a katonai helyzet kedvetlenné fordulása miatt.

Vasutak a szabadságharc alatt

Az európai államok hadvezetései az új szárazföldi közlekedési eszköz, a vasút stratégiai fontosságát hamar felismerték. Tulajdonképpen ezért váltakoztak többször az első időszakban az államvasúti és magánvasúti rendszerek.

Az államvasúti rendszer jobban biztosította a katonai védelmi és támadási szempontok megvalósítását, viszont a kormányoknak nem volt elég pénzük kezdetben az építésre.

Az 1848-as európai forradalmak katonai és polgári megmozdulásaiban a vasutak már szerepet játszottak. Általában a hadiszállításoknál és a csapatmozgásoknál használták fel az új közlekedési eszközt.

Az 1848. október 6-i második bécsi forradalom idején a felke-

lők akadályozták a vasúti forgalmat, ezzel a magyar csapatoknak segítettek.

V. Ferdinánd császár a bécsi forradalmak és a magyar szabadságharc alatt szinte végig menekülésben volt, általában vasúton utazott az ideiglenes székhelyére, Olomützbe.

1848. október 17–23-a között a bécsi forradalom leverésére *Windischgraetz* az Osztrák Északi Államvasút és a Ferdinánd Császár Északi Vasút felhasználásával mozgósította csapatait Prágából Bécs alá.

A szabadságharc alatt a következő vasutak működtek Magyarországon:

- Pozsony–Nagyszombati Lóvasút,
- Sopron–Bécsújhelyi Vasút, továbbá
- Magyar Középponti Vasút 3 szakasza:
 - Pest–Vác,
 - Pest–Szolnok,
 - Pozsony–Marchegg (Mora-va-folyó).

A Bécs–Győri (Gloggnitzi) Vasút osztrák szakasza is üzemelt 1846-tól Bruckig, tehát az országhatárig.

Görgey az 1848. október 30-i swecháti csata utáni visszavonulása során lerombolta a Bécs–Győri (Gloggnitzi) Vasút létesítményeit. Feltehetőleg ez volt az első vasútrombolás a szabadságharc alatt.

A Magyar Középponti Vasút részvétele a szabadságharcban

A Magyar Középponti Vasutat helyzete folytán az üzemelő vasutak közül a legintenzívebben használták katonai szállításokra a szabadságharc ideje alatt. A Pozsony–Nagyszombati lóvasutat is használták katonák szállítására. A magyar hadvezetés a vasút mellett egyébként a gőzhajókat is használta a Dunán és a Tiszán. A csapatmozgásoknál döntő szerepe volt a gyorsaságnak. Főleg

katonákat, hadianyagokat, ágyúkat, lovakat, szekereket és egyéb utánpótlást szállítottak vasúton.

A katonai szállításokról a vasúttársaság jegyet állított ki, ami alapján a hadügy és a pénzügyminisztérium közvetítésével megkapta a viteldíjat.

Kiemelt fontossággal kezelték a sószállításokat, amelyekre a pénzügyminisztérium külön szerződést kötött a vasúttársasággal.

A hadiszállításokon kívül alaptevékenységként a polgári szállításokat is lebonyolította a vasút, kivéve amikor a harci helyzetek akadályozták a forgalmat.

Általában azt mondhatjuk, hogy a Magyar Középponti Vasút a szabadságharc alatt a hadihelyzettől függetlenül igyekezett minden körülmények közepette a normál vasútüzemet fenntartani, és létesítményeit a lehetőségekhez képest megóvni a károktól. Természetesen a hadiszállítások révén nagy segítséget nyújtott a magyar kormánynak.

A hadműveletek egy része a Pest–Vác és a Pest–Szolnok vasútvonalak mentén játszódott. A harci cselekmények során nem kímélték a vasút létesítményeit. A Pest–Vác szakasz első vasútrombolását 1848 december végén *Kossuth* utasítására hajtották végre *Görgey* Vác felé visszavonuló csapatai. A mozdonyokat és a vasúti kocsikat előzetesen visszavonták a pesti pályaudvarra. Főleg a hidakat rongálták meg a váci vonalon és tovább vonulva az építés alatt lévő Vác–Párkányána szakaszon.

A szabadságharc legismertebb vasúti epizódja a magyar kormány 1849 január elején történt Debrecenbe menekülése volt. A Pest–Szolnok közötti utat a kormány vasúton tette meg, a Szolnok–Debrecen közötti szakaszt pedig szekéren. A vasutat több napon keresztül a teljes kormányzat igénybe vette a hivatalok és eszközeik, valamint a hadianyaggyarak elszállítására.

A korabeli leírások szerint a

vasútállomásokon szembehaladó katonavonatokkal találkoztak, néha alig kerültek el az összeütközéseket.

Pest kiürítése után a vasúti járműveket Szolnokon gyűjtötték össze. Január 5-től a visszavonuló magyar sereg megrongálta a vonalat és a mozdonyok fontosabb alkatrészeit magával vitte Debrecenbe.

A Pestet elfoglaló osztrák csapatok viszonylag hamar, 1849 január végére helyreállították mindkét vasútvonalat. Problémát okozott viszont a mozdonyok üzemképtelensége. A Pest–Vác vonalon csak a „Debrecen” nevű, a Pest–Szolnok vonalon pedig az „Erős” nevű mozdonyt tudták üzembe helyezni. A mozdonyhiány miatt felmerült ideiglenesen a lóvonatás bevezetése is.

A sikeres tavaszi hadjárat során a vasútvonalakat is visszafoglalta a magyar sereg az osztrákoktól, és a mozdonyok alkatrészeinek visszahozatalával 1849 áprilisában helyreállt a régi forgalmi rend a Magyar Középponti Vasút vonalain.

A megkezdett vasútépítések tovább folytatódtak a Vác–Pozsony és a Szolnok–Debrecen vonalon. Az építkezéseknél hadifoglyokat is foglalkoztattak.

A vasúttársaságot 1849. június 3-tól állami kezelésbe vették. Az 1849 május és július eleje közötti időszakban maximális mértékben igénybevétték a vasutat a hadiszállításokra. 1849. július 3-tól pedig gyakorlatilag hadivasúttá változott a Magyar Középponti Vasút, mivel a polgári forgalmat rendszerileg szüneteltették.

Érdekességgént említhetjük, hogy *Kossuth Lajos* mozdonygyártásra is felkérte a vasúttársaság gépészeti igazgatóját. Az orosz intervenció miatt a hadihelyzet rosszra fordulásával 1849

júliusában a magyar kormány újból menekülésre kényszerült, ezúttal Arad irányába.

A visszavonulás során a vasútvonalak rombolása és a mozdonyok üzemképtelenné tétele hasonlóképpen történt, mint januárban.

A szabadságharc bukása után a mozdonyalkatrészeket tartalmazó ládákat az aradi vár kazamatáiban találták meg.

A Magyar Középponti Vasúttársaság 1849. december 7-i közgyűlésén kimondta megszűnését, vonalait az osztrák állam megváltotta és Délkeleti Államvasútként üzemeltette tovább. A Pest–Bécs közötti közvetlen vasúti összeköttetés 1851. szeptember 6-án jött létre.

A Közlekedési Múzeum kiállítása

Az eddigiekben ismertetett eseményeket jól illusztrálja a Közlekedési Múzeum „A Magyar Középponti Vasút, a szabadságharc vasútja” című kiállítása, amely jelentőséghez méltóan emlékezik meg a vasúttársaság 1848–49-ben betöltött szerepéről.

A kiállításon a vasúttársaság építésének és üzemelésének legfontosabb dokumentumai láthatók, nagyon sok most tanulmányozható először eredetiben.

Néhány dokumentumot ezek közül kiemelve:

– Az első belga gyártmányú gőzmozdonyokról 1846-ban készült rajzok

– Az 1850-es években készült eredeti fényképek az első gőzmozdonyokról

– Az első mozdonylista 1846-ból

– Az 1848-ban a pesti műhely-

ben gyártott teherkocsiról fennmaradt rajz

– Az első kazánvizsgálati jegyzőkönyvek 1846-ból

– A pesti indóház és egyéb állomásépületek építészeti tervei 1846-ból

– Eredeti helyszínrajzok a vasútépítési tervekből

– Menetrendek, szolgálati utasítások 1846–49-ből

A múzeum vasúti gyűjteményének legrégebbi tárgyai kerültek kiállításra:

– A Magyar Középponti Vasút által használt első sínek, sínleerősítések mintái 1846-ból

– A pozsonyi alagút építésénél az 1840-es években használt eredeti minta

– A pesti indóház megmaradt pillér fejköve

– Az első mozdonyokról és vasúti kocsikról készült különböző méretarányú modellek

A szabadságharc idejéből a legújabb kutatások során feltárt dokumentumok közül néhány:

– Magyar Középponti Vasút katonai szállítási jegyei

– Az 1848-as minisztériumok iratai a vasúti hadiszállításokra vonatkozóan

– A vasútrombolásokra vonatkozó Országos Honvédelmi Bizottmány utasítások, hadijelentések

– *Kossuth Lajos* utasításai, kérései a Magyar Középponti Vasút részére

– A vasúttal kapcsolatos csatáképek, ábrázolások a szabadságharc idejéből

A kiállítást számos rekonstrukciós grafika és egy élőkép teszi színeesebbé.

Dr. Frisnyák Zsuzsa

A közlekedés minisztériuma

Viszonylag ritkán fordult elő a magyar történelemben, hogy egy vadonatúj országos szervet egy nagyívű, évek alatt kiérlelt koncepció alapján hozzanak létre. E kevesek egyike volt az első magyar közlekedési tárca: a Köz- munka- és Közlekedésügyi Minisztérium¹, a koncepció pedig *Széchenyi* „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről”² programja.

A minisztérium 1848–49-ben elvileg 15 hónapon át működött, ez idő alatt két miniszter és egy államtitkár irányította. Erről az 1848–49-es 15 hónapról a tárcának ma mintegy 5 folyóméternyi iratanyagát őrzi az Országos Levéltár. Habár az iratanyag töredékesen maradt fenn³, mégis képet tudunk alkotni belőlük a minisztérium működéséről. Megmaradtak az első iktatókönyvek, a fizetési listák, több tucat kérvény, vannak adatok az apparátus viaszgyertya-fogyasztásáról, mikor lehetett tintát vételezni⁴, megmaradtak az elszámolások a napidíjakról, fellelhetőek a minisztérium átszervezéseinek dokumentumai (15 hónap alatt háromszor), vagy például fennmaradt a szolgák panaszja, mely szerint az összes minisztérium közül a közlekedési tárca fizet a leggyengébben⁵.

A minisztérium hivatali szobái az épülő Lánchídra remek rálátást nyújtó Ullmann-házban voltak, a mai Roosevelt tér Zrínyi utcai sarkán. Itt bérelt magának lakosztályt *Széchenyi* és roppant kényelmesnek találta, hogy hivatala és lakása egy épületben legyen. *Széchenyi* minisztersége idején saját zsebéből fizette ki a hivatali

szobák lakbérét. Az Ullmann-ház dísztermében ülésezett a Batthyány kormány is, sőt az is felmerült, hogy az országgyűlési üléseket is itt kellene megtartani.

Az első közlekedési miniszter, *Széchenyi* kinevezése mai szemmel teljesen magától értetődőnek tűnik, hiszen ekkor már évtizedes munkája feküdt Magyarország közlekedési eszközeinek kialakításában, de radikális politikai ellenfelei – különösen a márciusi ifjak – számára *Széchenyi* leendő minisztersége elfogadhatatlan volt. „*Széchenyi* István gróf kellene, hogy kereskedelmi és köz-munkaügyi miniszter legyen, de sajnos senki sem bízik meg benne”⁶ – írta az események egyik szemtanúja, *Blackwell*. Miniszterjelöltsége oly annyira nem tett szert a liberális reformellenzéknek, hogy Pozsonyban március 19-én Pest város küldöttsége tiltakozott ellene. A delegáció azonban elvetette a sulykot, mert a nemzet nevében fogalmazták meg követeléseiket. Ez az arrogáns fellépés *Kossuthot* irritálta, s figyelmeztette politikai elvtársait, nincs joguk 15 millió magyar nevében beszélni. Ilyen politikai előzmények után vállalta el *Széchenyi* a tárcát, de kétségei, helyesen cselekedett-e, hogy saját politikai nézeteinél radikálisabb kormányban tisztséget vállalt, már első estéjén rátörtek. Naplójában – igazi feketehumorról – arról írt, hogy most írta alá halálos ítéletét, fel fogják akasztani, ráadásul *Kossuth*tal együtt, de ez esetben csak egy kérése van, *Kossuth* és őt legalább egymásnak háttal fordítva akasszák fel.

A Közmunka- és Közlekedésü-

gyi Minisztérium életében a legfontosabb időszak *Széchenyi* minisztersége⁷ volt. E közel 5 hónap, 1848 áprilisától szeptember elejéig tartó időszak alatt, még békebeli körülmények között zajlott a munka. A minisztérium vezető munkatársai első értekezletüket 1848. április 26-án tartották meg. Másnapról elkezdődött a napi hivatali munka. Az első, 1848. május elején összeállított létszámkimutatás szerint a közlekedési minisztérium apparátusa összesen 48 főből⁸ állt. Az alkalmazottak többségét a Helytartótanáctól vették át. A minisztériumba tucatjával érkeztek az álláskérelmek is, kisebb-nagyobb protektorok ajánlásait mellékelve. A rendelkezésre álló adatok szerint egyedül *Tomsics István* eredeti hangvételi álláskérelmét fogadták el. „Én szenvedélyes topográf vagyok, gyermekeveimtől fogva mi sem érdekel jobban a helyszíni viszonyok és az ezekből kifolyó jelenségek vizsgálatánál... a többi közt hazánk szerkezetét, s az ebből legközvetlenebbül kifejlő kérdéseket – a közlekedési lehetőségeket ti. – szinte mindenkor éber részvétellel kutattam, s irántuk teljes tisztában vagyok, innen jó továbbá, hogy minden ilyes munkálatok iránt túlható előszeretettel viseltetem... oly pályán, mely hivatásunknak felel meg, a fáradhatatlan munkaság nem teherre, de élvezetté válhatik.”⁹ Így lett *Tomsics István* az első terv- és térképtáros a közlekedési minisztériumban.

Széchenyi minisztériumi munkatársai között volt két bizalmasa, *Tasner Antal* és *Kovács Lajos*, akik eredetileg megpróbálták le-

beszélni a gróft a miniszterség elvállalásától, de *Széchenyi* hívó szavára követték őt a minisztériumba is. *Tasner Antal* ügyvéd, *Széchenyi* titkára; *Kovács Lajos* a vasútügyekért felelős osztályfőnök volt. A tárca alkalmazottai közül *Tasner Antal* és *Bérczy Károly* (*Széchenyi* munkatársa 1847 óta) később az MTA levelező tagja lett.

A minisztérium alkalmazottainak fizetését szolidan állapították meg, ezt a pénzügyminiszter *Kossuth* is kérte: „Igen bonyolult pénzvviszonyaink között felesleges talán a hivatalnokok fizetésénél megtartandó takarékoságot különösen is ajánlanunk egymásnak.”¹⁰ *Széchenyi* 5 hónapos minisztersége idején fizetését nem vette fel. A tárcája legjobban fizetett alkalmazottja az államtitkár *Zichy Ferenc* évi 6000 forinttal, a két osztályfőnök (*Kovács Lajos* és *Havas József*) 3500–3500 Ft-ot, az osztálytanácsos 2500 Ft-ot keresett. A fogalmazók fizetése évi 600–800 Ft, a fogalmazó segédeké 400–500, az írnokoké 350, a szolgáké pedig 216 Ft volt.

A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe a vasutak, a vízszabályozás, a lecsapolás, a csatornák, a tengeri és folyami hajózás, a kőutak és hidak, valamint a középítészeti ügyei tartoztak. A minisztériumban 7 igazgatási osztályt állítottak fel: a) térképészet, térkép, könyv és szertárak; b) vasúti osztály; c) hajózási osztály; d) Tisza-szabályozási osztály; e) csatorna, kikötő és szárítási osztály; f) középítészeti osztály; g) kőutak és hidak osztálya. A minisztérium közvetlen irányítása alá vonták az Országos Építészeti Igazgatóságot is úgy, hogy azt hét egymástól független műszaki osztályra bontották. A minisztérium hét igazgatási osztályának vezetésén kívül a hét műszaki osztály igazgatása is a minisztérium vezetőinek feladata volt. A térképészeti technikai osztály az államtitkárhoz került. *Kovács Lajos* felelős volt a vasú-

ti, a hajózási, a vízszabályozási és a csatorna, kikötő és szárítási technikai osztályokért. *Havas József* osztályfőnök igazgatta a középítészeti technikai osztályt, *Kraynik Imre* osztálytanácsos pedig a kőutak és hidak technikai osztályát. E kissé bonyolult szervezeti felépítésből kifolyólag a minisztérium személyzete kétféle: az alkalmazottak egy része az igazgatási, másik része a technikai osztályokhoz tartozott. A technikai osztályok élén igazgató főmérnökök¹¹ álltak, s minden műszaki kérdésben a minisztérium technikai tanácsosával, *Clark Ádámmal* kellett konzultálniuk. *Széchenyi* utasítása: minden igazgató főmérnök osztályában olyan adminisztratív rendet alakítson ki, hogy „ismerhessem a munkálkodó hivatalnokok szorgalmát és tehetségét”, tehát az „alsóbb hivatalnokok saját nevük alatt tegyenek meg minden munkátot, s ezáltal a fokozatos felelősség elve utolsó hivatalnokig alkalmazva legyen.”¹² *Széchenyi* az államilag építendő vasutak felmérési munkálatainak irányításával. *Hieronymi Ottó Ferenc*¹³ mérnököt bízta meg. Az állami vasutak nyomvonalának kitűzésére kiküldött személyzet a vonalak főmérnökeiből, az osztálymérnökökből, a segédekből és gyakornokokból állt.

A minisztérium első költségvetése még békebeli viszonyokra készült. *Széchenyi Kossuthnak* elküldött levelében hangsúlyozta, a jelen körülmények között csak körülbelüli költségvetést tudtak készíteni. A költségvetés négy részből állt: 1. az állandó személyzet, mérnökök fizetéseiből és a gépek, műszerek beszerzéseiből, 2. váratlan események segélyezéséből (pl. leszakadt hidak kijavítása), 3. a vasutak és a vízszabályozási ügyekből, 4. Budapest fejlesztéséből. A költségvetéshez fűzött indoklásában *Széchenyi* egyedül ez utóbbi fontosságát emelte ki: „ha Budapesten uralkodik valódi rend, százszo-

könnyebb a hon legtávolabbi vidékein is rendet tartani, ami föltétele nemcsak kifejlésünknek, de még fennmaradásunknak is.”¹⁴ A tárca éves költségvetési terve összesen 12 791 150 forint kiadást tartalmazott, s a következő tételekből állt.

A minisztérium igazgatási, kezelési személyzetének és a miniszter fizetése:	54 330
A volt Országos Építészeti Igazgatóság alkalmazottainak fizetése:	26 820
A kerületi mérnökök fizetése, napi díjak:	30 000
Gépek, műszerek, minták, műszaki kellékek beszerzése:	30 000
A folyamatban lévő közmunkák befejezése (pl. al-dunai út):	50 000
Megyék, közhatóságok segélyezése:	100 000
Budapesten körcsatorna, alagút építése, a Dunapart rendezése, feljárás a budai várba:	500 000
Vízszabályozás:	1 000 000
Központi Vasút:	6 000 000
Egyéb vasút:	5 000 000

A *Széchenyi* minisztersége alatti hónapokat egyaránt jellemzik a kisebb és nagyobb jelentőségű feladatok. 1848. április 12-én pl. 197 mérnök javaslatokat nyújtott be a magyarországi mérnöktestület ügyében. Többek között kérték, hogy a tárca adjon ki közlekedési szaklapot, fordítsa le a legfontosabb külföldi munkákat magyarra, szervezzenek tanulmányi kirándulást a Lánchíd és a vasútépítés megtekintésére. Máskor panasz érkezett a Pozsony megyei Lamacs község lakosaira, mert kővel megdobálták a vonatot, ezért a minisztérium felszólítja a belügyminisztert, alkossa meg a rendőri törvénytervezetét, mert „minden civilizált nemzetnél e tárgyban külön törvények is rendelkeznek”¹⁵, s elkerülendő a vasút elleni merényleteket, legyen a törvény minél szigorúbb és rövidebb, hogy a nép legszármazékára is hasson. Egy másik esetben Pozsony városát figyelmeztetik „a kormány dolgai iránt nagyobb tekintettel

legyen”¹⁶, s ne forduljon még egyszer elő, hogy a hajóhid bérlője nem akarja a gőzhajó előtt felnyitni a hidat. 1848. június 14-én a *Batthyány* miniszterelnököt szállító gyorsgőzös ugyanis vesztegelni kényszerült a pozsonyi hajóhid előtt. Nem lehet tudni pontosan, mi célból, de *Széchenyi* száz darab löfegyvert beszereztet a minisztérium részére a fegyvergyárból. Mulatságos esetek is történtek. Például a Buda-császárfürdői nyaralókat annyira felbosszantotta a gőzhajózási vállalat, hogy 33-an petíciót nyújtottak be ellene, a nyaralók felhevült testtel, égő napon rohannak a gőzhajó állomásra, de a hajó mindig elmegy az orruk előtt.

Kossuth és *Széchenyi*, a két miniszter egymás közötti hivatali levelezésében – s csak kettőjük között – folyamatosan jelentkezik a szónoki fordulatok. Mindegy, hogy a só áráról, vagy a fizetések utalványozásáról van szó, mindketten megtalálják a kikapukat egymás „elkápráztatására”. „A nemzetgyűlés a kapu előtt áll”, kezdi egy alkalommal *Kossuth* levelét. „Ha valóban hazát akarunk alkotni”, írja máskor *Széchenyi*, ami burkolt kételkedés *Kossuth* szándékai iránt. A két eltérő politikai nézeteket valló miniszter ezekkel a szónoki, patetikus hangvételű, hatásvadász fordulatokkal is nyomást gyakorolt egymásra. *Széchenyinek* a többi miniszterrel összefüggő hivatali levelezésében ilyen vonatkozásokat nem fedezhetünk fel.

Ma már nehéz megítélni, hogy a hivatali apparátus élén álló *Széchenyi* jó miniszter volt-e, abban az értelemben, hogy képes volt-e nap mint nap aktáról-aktára haladva a jó adminisztrátor gondosságával eljárni. Az bizonyos, hogy a hivatali főnök szerepében feszengett, el akarta kerülni a kényuraság látszatát, s ezt úgy vélte megoldhatónak, hogy az aláírásra elé tett kimenő leveleket előbb aláírta, s csak ezután olvasta el. Ebből kifolyólag igen gyak-

ran találkozhatunk *Széchenyi* által aláírt, de kisebb-nagyobb mértékben módosított iratokkal. Mivel *Széchenyi*, eltérően beosztottaitól világoskék tintával írt, nem nehéz azonosítani a tőle származott módosításokat, fogalmazványokat.

Széchenyi búcsúzása a minisztériumtól, Pesttől, a közélettől drámai körülmények között zajlott. Az uralkodóházzal mindvégig megegyezést kereső *Széchenyi* nem volt képes megbirkózni a saját, egyedül helyesnek tartott politikai meggyőződése, és a valószínű politikai helyzet közötti különbséggel. 1848 augusztusától egyre sűrűbben a közelgő nemzethalál víziója gyötörte, amelyért önmagát teszi felelőssé. Nap mint nap, óráról órára azt élte át, most jött el az utolsó pillanat, most van az utolsó esély arra, hogy megakadályozza a nemzet pusztulását, megvédje a nemzetet önmagától. A gróf ezért nap mint nap útra kel, lobbizik, tárgyal, győzködi ellenfeleit, s eközben rettenetes lelkiismeretfurdalások gyötrik, nyomasztó önvád mardossa. Utolsó, széttépett levelében azt írta, vértanúhalálhoz fogható az a halálos tusa, melyet mióta miniszter, kiállt. Szeptember elején már környezete is tudta, *Széchenyi* beteg. Amikor szeptember 5-én betegszabadságra indul, *Széchenyi* számára világos, soha többé nem fogja látni Pestet. Ezért titkáranak és bizalmasának, *Tasner Antalnak* lelkére köti, viselje gondját valamennyi alkalmazottjának, s ne engedje gazemberekként utcára tenni őket. Majd a Lánchídhöz vezeteti magát, s kiterjesztett karral búcsút int élte még befejezetlen, nagy alkotásának.

Széchenyi távozásával véget ért a minisztérium életének viszonylag békés szakasza. Nincs szó arról, hogy bárkit is gazembereként az utcára tegyenek, erre nincs szükség. Az elkövetkező órák, napok, hónapok politikai eseményei világosan megmutat-

ták, valójában kiben mi lakozik. A minisztérium államtitkára gr. *Zichy Ferenc* például még *Széchenyi* távozásának napján betegget jelentett. Később Bécsbe utazott, s decemberben már ő Pozsony megye császári biztosa, s 1849-ben az orosz hadsereg mellé beosztott császári biztos. Hasonlóképpen lemond állásáról a korábbi cenzor, *Havas József* is. Aki cenzorságát feladva előbb nemzetőr lesz, majd újabb pálfordulással császári biztos. Kettőjükön kívül a közlekedési minisztérium hivatalnokai a helyükön maradtak.

1848 szeptemberétől 1849 áprilisának végéig a minisztérium munkáját *Széchenyi* bizalmasa, feltétlen híve, *Kovács Lajos* (1812–1890) irányította. *Kovács Lajos* már *Széchenyi* minisztersége idején is rendkívül nagy befolyással bírt a minisztériumi ügyekre. *Széchenyi* feltétlenül megbízott benne. A közlekedésügyben is jártasságot szerzett, már 1839 óta napi munkakapcsolatban állt *Széchenyivel*. Mindezek alapján *Batthyány* miniszterelnök 1848. szeptember 12-én megbízta a minisztériumban „minden folyó ügyet önállóan intézzen el”¹⁷. *Kovács Lajos* lett a minisztériumnak a honvédelmi bizottmányi referense is. Ennek értelmében az Országos Honvédelmi Bizottmány 1848. október 1-jén felszólította, hogy naponta két ízben, reggel 9-kor és délután 4-kor jelenjen meg a bizottmányi ülésen, s minden, a közlekedési tárcához érkező levelet, mely a közrendre, a haza jelen veszélyére vonatkozik, terjesszen a bizottmány elé. A békepárti *Kovács Lajos* miniszteri kinevezése politikailag elképzelhetetlen volt, mert ő is, akárcsak *Széchenyi*, az uralkodóházzal való megegyezés politikáját hirdette.

Ez idő tájt már háborúban állt az ország, a közlekedés ügyei háttérbe szorultak, csak annyiban voltak fontosak, hogy a hadsereg és a hadtáp szállítását meg kellett

oldani. December utolsó napjaiban az osztrákok elől menekülő kormány Debrecenbe költözött. A közlekedési minisztérium kb. 45 fős állományából mindössze négyen utaztak le, a többi alkalmazott az osztrákok által megszállt Pesten maradt.

A Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Debrecenben működő személyzete minimális. A létszám 3–5 főből állt: egy-két írnok¹⁸, egy segédszámtiszt, egy könyvelő és Kovács Lajos alkotta a minisztérium állományát. Gyakorlatilag ennyien intézték a napi ügyeket. Ennek ellenére az 1949 január–áprilisi időszakban kb. 500 aktát gyártottak úgy, hogy a tényleges közlekedési ügyeket az Országos Rendőri és Postaosztály intézte. Kovács Lajos ekkor már legszívesebben lemondott volna állásáról, de kötelességérzete (ki viszi akkor tovább az ügyeket) és a Békepárt taktikai megfontolásai a helyén marasztalták.

A minisztérium életének harmadik, igen rövid, kb. 2 hónapos utolsó szakaszában a miniszter a közlekedésügyhöz egyáltalán nem értő forradalmár, Csányi László. Amikor az Erdély teljhatalmú biztosaként érdemeket szerzett Csányi Lászlót Kossuth kinevezte közlekedési miniszternek, úgy tűnt, Kovács Lajos végre lemondhat állásáról. De Csányi meggyőzte Kovácsot, maradjon pozíciójában. Kovács Lajos visszaemlékezése szerint azt mondta, 1849 májusában egy magyar miniszteri tárca nem szakértelem, hanem politika kérdése. Ő azonban, mint politikai miniszter, csak akkor működhet, ha egy szakértő is dolgozik mellette. Így a békepárti Kovács a forradalmár Csányi oldalán maradt.

A minisztérium debreceni apparátusa 1949 június elején 3 szerkérral visszaköltözött Pestre. Ismét beköltöznek az Ullmann-házba, rendet csinálnak, összepakolják a szétszórt iratokat, majd megjelennek a decemberben ittmaradt munkatársak és ők is

felveszik a munkát. De ekkor már csak napok vannak hátra a minisztérium életéből.

Amikor 1949 július első napjaiban az előrenyomuló osztrák hadsereg ismét a fővárost fenyegette, Csányi szélnek eresztte a hivatalnokokat. Az utolsó fontosabb esemény: Dembinszky a Lánchíd felrobbantását követeli, így akarván az osztrákokat megállítani. Csányi, Kovács és Clark Ádám azonban sikeresen meggyőzték, felesleges a majdnem elkészült hidat felrobbantani, elegendő lesz a híd útpályáját megbontani, a fapallókat felszedni. Július 11-én az osztrákok bevonultak Pestre, s ezzel véget ért az első magyar közlekedési minisztérium története.

Az 1848–49-es évek eseményei a kortársak döntő életélménye volt. Az átélt események az emberi érzelmek széles skáláját hozták felszínre, s egyaránt bővelkedtek a felemelő és a drámai élményekben. Széchenyi megőrül – de nem a közlekedési minisztérium miatt – Csányi Lászlót az osztrákok felakasztják, de őt sem a tárca miatt, Kovács Lajos pedig élete hátralévő negyven esztendejét a közügyektől távol, vidéki házában élte le. A minisztérium hivatalnokait, szolgálait az osztrákok igazolási eljárásnak vetették alá, s mindenkinek számot kellett adnia, mit tett az elmúlt hónapokban. Egyeseket elbocsátanak, börtönbe vetnek, másokat az osztrák adminisztráció is foglalkoztat. Minden személyes dráma ellenére az önálló minisztérium működtetése, életben tartása sikeres volt. És ez egyáltalán nem kevés.

1. Vö. Kiss Erzsébet: Az 1848–49-es magyar minisztériumok. Bp., Akadémiai Kiadó.
2. A magyar közlekedési ügy rendezéséről c. program létrehozásának előzményeit Kovács Lajostól ismerjük. Széchenyi véleménye: a koncepciónak nem a részleteket, hanem az egészet kell átfognia, összeállításával Pozsonyban megbízta Kovácsot. Kovács Pesten hívatta a gróf bizalmasait, Tasner Antal és Clark Ádámot, s közölte velük a feladatot, majd két mérnököt – Sasku Károlyt és Csányt –, valamint a szépen rajzoló Burián Jánost munkába állította. „Elővettem a térképeket és meg-

vontam rajtuk a vaspályák fő vonalait a külföldi összeköttetések számára, Pestet az ország szívének központnak véve fel... Meglévén az egész hálózat állapítva Sasku kiszámította a ráfordítandó költség tőkéjét és elkészítette a táblázatot... Mig ezeket társaim dolgozák, én elkezdtem összeállítani az egész munkát, amint kész volt egy része, Burián igen szép írásával tisztázta. Így keletkezett néhány hét alatt azon könyv, melyek címe Javaslát a magyar közlekedési ügyek rendezéséről.” Kovács Lajos: gr. Széchenyi István közéletének három utolsó éve 1846–1848. Bp., 1889, Franklin.

3. 1850-ben a legfontosabb, a Magyarországon építendő vasutak nyomvonalainak kitűzéséről, az előmunkálatokról és más vasúti ügyekkel kapcsolatos iratanyagokat – a minisztérium Vasúti osztályának aktáit – az osztrák Kereskedelmi, Ipari és Középipészeti Minisztériumba szállították. Az elvitt iratok jegyzékét közli: Dienes Istvánné: Hieronymi Ottó Ferenc élete 1803–1850. In. Közlekedési Múzeum VII. Évkönyve, Bp., 1985, 176–177. p.
4. Az irodaszereket az illetékes osztályfőnök által láttamozott nyugta ellenében a kincstári gazdasági hivatal szolgáltatva ki, s átvételükre havonta 1–2 nap állt rendelkezésre. A pénzügyminiszter november 1-én elrendelte, hogy az osztályfőnökök legálább 1 hónapra előre határozzák meg az igényelt mennyiségeket, s részletes megrendeléseket állítsanak össze.
5. A szolgák sérelmét a minisztérium vezetése jogosnak találta, s 1848. november 11-én kérték a pénzügyminisztert a szolgák éves fizetésének (216 Ft-ról 300 Ft-ra) felemelésére. OL. H. 34. 6. doboz.
6. Blackwell levele Lord Ponsonby angol nagykövethoz, 1848. március 19. On. J. A. Blackwell magyarországi küldetesei 1843–1851. Bp., 1989, 132. p.
7. Széchenyi 1848-as politikai harcáról, belső vívódásairól vö. Spira György: 1848 Széchenyije és Széchenyi 1848-a. Bp., 1964, Akadémiai Kiadó, 369. p.
8. Államtitkár Zichy Ferenc. Osztályfőnökök: Kovács Lajos, Havas József. Osztálytanácsos: Krajník Imre. Műszaki tanácsos: Clark Ádám. Miniszteri titkár: Tasner Antal. Osztálytitkárok: Decsey Lajos, Sztankovics Károly, Weber János, Dániel Ignác, Havas Sándor. Fogalmazó: Becsk Alajos, Svanc Ödön, Bérczy Károly, Kalmár Gedeon, Kerepessy Márton. Tiszteltbeli (fizetésnélküli) fogalmazók: Ambrus László, Horváth Sándor. Fogalmazó segédek: Kiss Márton, Borsiczky Flórián, Burián János, Czolner László, Várffy Alajos, Márfy Auguszt. Németh Ignác, Nemes Károly. Terv és térképtárolnok: Tomsics István. Számvevő: Bánffy Simon. Számtiszt: Richvalszky Antal. Számtiszt segéd: Holneker Károly. Ary György. Iktató irattárolnok: Burián Károly. Iktató segéd: Madarassy Móricz. Irattári tiszt: Holczér József. Irattári sorjegyző: Mlinkó József, Ráth Ignác. Kiadó segéd: Nagy Sándor. Írnok: Serény Jó-

- zsef, Krommer Benedek, Pyber Sándor, Kurányi István, Muhi Dániel, Plachy Sándor. Szolgák: Rákosi László, Reiser József, Almán János, Andasics Antal. OL. H. 31. 2. cs.
9. Tomsics István folyamodása állásért, 1848. május 6. OL. H. 31. 2. cs. 56/elnöki iratok
10. Kossuth Levele Széchenyihez, 1848. április 29. OL. H. 31. 2. csomó
11. A hét igazgató főmérnök: Zelenka Lajos,

- Hieronimi Ottó, Varga János, Kecskés Károly, Fest Vilmos, Berger Lajos, Tenczer Károly
12. Hivatalos értesítés a kir. Építészeti Igazgatóság számára, 1848. május 31. OL. H. 31. 2. cs. 155/elnöki iratok
13. Életrajzát lásd: Dienes Istvánné: Hieronimi Ottó Ferenc élete 1803–1850. In. Közlekedési Múzeum VII. Évkönyve, Bp., 1985, 131–180. p.
14. Széchenyi Kossuthoz, 1848. június 18-án.

- OL. H. 31. 2. cs. 196/elnöki iratok
15. OL. H. 31. 304/elnöki iratok
16. OL. H. 31. 189/elnöki iratok
17. OL. H. 34. 6. doboz. Batthyány ifj. Zichy Ferenc államtitkárnak, vagy távollétében Kovács Lajos osztályfőnök úrnak, 1848. szeptember 12.
18. Egyikük Kalmár Gedeon fogalmazó gyakornok, akit az osztrákok debreceni minisztériumi szolgálata miatt később nem igazoltak.

Fejér László

Vízmérnökök a szabadságharcban

Azt hiszem, eléggé közismert, hogy milyen szerepet töltöttek be a magyar reformkor szellemi kibontakoztatásában a reformpolitikuskok, költők, írók, a jogvégeztek ifjúság, az öntudatos középneveltség és a maroknyi polgárság. Talán történetírásunk is kevesebb figyelmet szentel annak – hiszen a történészek végtére is a humánértelmiség apológétái –, hogy ebben a reformpezsgésben milyen háttérszerepet játszottak a mérnökök, valamint a természettudományok képviselői és művelői. Ahogy sok szó esik a 150 éves évforduló kapcsán – egyébiránt joggal – a Pilvax kávéházról, *Jel-lasicsról* (a gyáváról), *Kossuth* és *Görgey* szembenállásáról, a diadalmas tavaszi hadjátról, az aradi tizenháromról stb., úgy szót érdemelnek azok is, akik műszakiak, mérnökök lévén a lelkesedés mellett a számok nyelvére is le tudták fordítani egy harcban álló hadsereg ellátási igényeit, műszaki feladatait. A honvédseregnek nagy szüksége volt műszakilag képzett emberekre, akik esetenként nemcsak rohamozni tudtak, hanem tüzerként, ha kellett, ballisztikai számításokat is elvégeztek, vagy tudták, miként kell olyan töltést építeni, amely nem a folyóvíztől, hanem sáncként az

ellenséges fegyverek tüzétől védte meg a honvédeket.

Ez a megemlékezés egy főhajtás a magyar nép szabadságharca sikeréért küzdő műszakiak emléke előtt, még akkor is, ha nem tudunk valamennyiükről név szerint megemlékezni, s csak néhányuk sorsát idézzük fel.

Előljáróban még egy-két szót arról, hogy kiket is tekinthetünk ebben a korban vízmérnököknek. Mérnököket 1782-től képeztek a pesti egyetem Mérnöki Intézetében, az Institutum Geometricum-on. Az itt végzett hallgatók általános mérnöki képesítést kaptak, s ennek birtokában léphettek állami szolgálatba, vagy vállalhattak vármegyei, esetleg uradalmi mérnöki állást. Sokak előtt az 1840-es évektől megnyílt a társulati mérnöki pálya is, szoros összefüggésben a Tisza-szabályozás megindulásával. Tehát az Institutum közel 70 éves fennállása alatt végzett mintegy 1300 mérnök között szép számmal léteztek vízmérnökök, de az ilyen néven nevezhető műszakiak nemcsak a vizek dolgával bíbelődtek, hanem ők voltak azok is, akik a vasútépítési terveket készítették és a pályacépitési földmunkákat irányították, a birtokokat felmérték, utakat terveztek és építettek

stb. Aki az egyik nap vízépítő volt, holnap talán a vasutakhoz szegődött el és fordítva. Az említett 1300 fő közül hozzávetőlegesen 600-an lehettek olyan életkorban, hogy 1848-ban beállhassanak katonának. Persze jól tudjuk, hogy ennek csak a töredéke volt valóban a honvédsereg tagja, tehát körülbelül 100–120 fő. (*Bona Gábor* kitűnő könyveiben, amelyekben századostól felfelé megadja valamennyi honvédtiszt életrajzát, 62 személyről tudjuk, hogy mérnöki végzettséggel bírt. Az alacsonyabb rendfokozatúak még körülbelül ugyanennyien lehettek.) Az viszont a becslés műfajának végképp a felső foka, hogy megállapítsuk, a századnyi mérnökből hányan voltak azok, akik vízimunkáknál is dolgoztak, tehát kifejezetten vízmérnöknek tekinthetők. De nem is ez az izgalmas. Bizonyos típusokat emelünk ki közülük, s az ő sorsukat érintve adunk képet mérnökeinknek a szabadságharc viszonyai közötti cselekvési lehetőségeiről.

Vidéken dolgozó mérnökeink egy részét nyilván váratlanul érte a forradalom kitörésének – a mai viszonyokhoz képest lassan terjedő – híre, s megpróbálták hivatali helyükön maradni, amíg csak lehetett; mások pedig már a fegy-

veres konfliktus jelentkezésének első napjaiban, tehát 1848 nyarának végén felcsaptak katonának. Ismét mások a felelős magyar kormányzat különböző posztjain állva vettek részt a szabadságharc eseményeiben.

Ez utóbbiak egyik jellegzetes alakja volt *Hieronymi Ottó Ferenc*. Hősünk 1823-ban szerezte mérnöki diplomáját a pesti egyetemen. Rövidesen állami szolgálatba lépve *Vásárhelyi Pál* munkatársa lett a Duna-mappációnál. A munkában igen kitűntethette magát, mert amikor *Vásárhelyi* az 1830-as évek elején megbízást kapott az Al-Duna-szabályozási tervek elkészítésére, majd a munkálatok vezetésére, a Helytartótanács *Hieronymit* nevezte ki *Vásárhelyi* utódjának a dunai térképészet élére. Az itteni munkák befejeztével az 1840-es évek első felében *Hieronymi* a pozsony-nagyszombati vasút terveit készítette el és a kivitelezési munkákat irányította. Amikor 1848-ban megalakult az első felelős magyar minisztérium, akkor a közmunka és közlekedési miniszter, *Széchenyi István gróf* megbízta *Hieronymit* több alföldi vasútvonal előzetes felmérési munkáival. A békés tervezgetésnek azonban nem sok idő adatott, s a fegyveres szabadságharc kezdetekor, a visszavonult *Széchenyi* helyett intézkedő minisztériumi osztályfőnök, *Kovács Lajos Hieronymit* a hadsereghez küldte. A Nagyszombat irányából támadó osztrák sereg előrenyomulását megakadályozandó a felvidéki Fehér-Kárpátok legfontosabb hágójának számító nádas szoros műszaki elzárását kapta feladatául. A munka elvégzése után továbbra is a közlekedési minisztérium állományában végezte munkáját, amely azonban az egyre sűrűsödő hadihelyzet folytán az ország háborús helyzetével összefüggő feladatokat jelentett, jóllehet *Hieronymi* nem volt hadmérnöként a magyar honvédség állományába sorolva. Az összeomlás után őt is le-

tartóztatták és a rosszhírű pesti Újépületben tartották fogva. A börtönben megbetegedett, a 47 éves mérnököt hiába engedték ki néhány hónap elteltével, az ezt követő újabb kihallgatások és beidézesek végleg megtörték állóképességét és testileg, lelkileg meggyötörve 1850 tavaszán elhunyt.

Nem sokban különbözött a sorsa *Petzelt Józsefnek* sem, aki az Institutum Geometricum kiváló vízépítéstan tanára. Az 1840-es évek közepén leadott egyetemi előadásaiból szerkesztették tanítványai az első magyar nyelvű vízrajzi tankönyvet. A professzor úrról az a hír járta, hogy a viharos márciusi napok után önvédelmi polgárőr csapatot szervezett a mérnökhallgatókból és azokkal rendszeresen gyakorlatozott. Az ő esetében nem csak egy hazafi lelkes katonáskodásáról volt szó, hiszen a pesti egyetem mérnöki karán végzett tudós tanár valamikor a császári és királyi armádia gyalogsági főhadnagya is volt. 1848 nyarán a pesti nemzetőri tűzértség szervezője volt, majd ütegparancsnokként részt vett a *Jellasics* elleni harcokban. Ugyanazon esztendő decemberében már alezredesi rendfokozattal a Hadi Főtanoda aligazgatója volt. A világosi fegyverletétel után az aradi várórséggel együtt adta meg magát. Fogságba vetették, ahonnan a következő esztendőben szabadult ki, de tanári állását nem kapta vissza, s hamarosan meg is halt. Mindössze 45 éves korában.

Következő hősünk – a fiatal professzor még fiatalabb tanítványa – a márciusi ifjak korosztályába tartozott. A később nagyívű mérnöki pályát befutott *Péché József* a márciusi napokban még mint műegyetemista beállt a polgárőrök közé, akiket szedett-vedett fegyverekkel láttak el és kiküldték őket cirkálni a városba. Emlékei szerint soha, semmiféle kihágásra nem akadtak. Az emelkedett hangulat mintha kiölte volna az emberekből a nemtelen

gondolatokat. Visszaemlékezésében ő is megemlítette, hogy a műegyetemistákból *Petzelt József* professzor egy mérnök csapatot szervezett. Hogy azután miért nem lett belőlük külön alakulat, azt nem sikerült kideríteni. Legtöbbjük a tűzértséghez került. *Péché József* egyrészt rövidlátása, másrészt szerénysége miatt nem tartott velük, úgy ítélte, hogy nem tud majd megfelelni az ottani feladatoknak. Helyette többedmagával egyszerű honvédek jelentkezett a gyalogsághoz. Kezdetben nem is nagyon vizsgálták meg őket a katonaoorvosok, csak később, a tömeges jelentkezések idején vezették be az egészségügyi vizsgálatot.

Péché József 1849 nyarán szerzett sebesülésének köszönhetően került el, hogy a szabadságharc bukása után besorozzák az osztrák armádiába. Így felgyógyulása után újra beiratkozhatott a József Ipartanodába és 1853-ban megkapta mérnöki oklevelét. *Péché József* a múlt század 80-as éveiben a magyar vízrajzi szolgálat megszervezője, a hidrológiai kutatások egyik úttörője volt.

Ha már a korábbiakban említettük a társulati mérnököket, mint a Tisza-szabályozás korának jellegzetes műszaki képviselőit, akkor engedjük a közelünkbe *Képesy Józsefet*, aki a márciusi napokban alig töltötte be 30. életévét, s akit munkája a bácskai vidékre szólított. A Tisza-szabályozási osztálymérnök körül 1848 nyarának elején mozdult meg az addig álmos alföldi vidék. A bánati és bánági vízszabályozások későbbi nagynevű irányítója 1848. június 9-én így írt állomáshelyéről, Ó-Kanizsáról a közmunka és közlekedési miniszternek, *gróf Széchenyi Istvánnak*: „Kegyelmes Úr! A Bácsi Tisza szabályozási társulat nincs többé! A naponta dühösebb illyr mozgalmak a békés polgárok nyugalma végkép feldúlták. A mindég lelkiületet s tevékenységet tanusító Társulati választmány nem mű-

kodik, – s mindenki inkább családjá elrendezése, mint a közügyek teendőiről gondoskodik. Győri János társulati másodelnök körünkől – mint kijelenté – végkép eltávozik, Igazgató Manojlovits Lázár Úr lakát oda hagyva – futásban keres menedéket. A társulati pénztárban több holnap olta semmi pénz nem létez – valamint a Bácsi Kerületi pénztárt az ott nagyobb számmal szállásoló katonaság kiüríté. A technikai személyzet fizetése s havi díja már harmadik holnapban, valamint több hivatalos utazási költségem ki nem szolgálta, illy pangó tevéketlen és napi szükségünket küzdő állapotban mindenkitől elhagyatva tengünk Ó-Kanizsán.”

A levélből nem derül ki, de *Képe*ssy maga is családjá mentésével van elfoglalva, hiszen két gyermekét és várandós feleségét szülővárosába, Orosházára menekíti a délvidéki szerb zavargások elől. Amikor a hadiesemények stabilizálják a városka helyzetét, *Képe*ssyt az ottani forradalmi törvényszék jegyzőjévé választják, amit azután a szabadságharc bukását követően felrónak neki. Többi társához képest viszonylag olesón megússza a forradalmi kalandot, segédmérnökke fokozzák le és másfél esztendeig a galíciai útépitéseknél dolgoztatják. Ez utóbbi enyhe ítélet megerősítheti bennünk azt a feltételezést, hogy az ó-kanizsai forradalmi törvényszék – baljós neve ellenére – nem a forradalmi terror véres ökle volt.

Ha már a társulatokat megemlítettem, nem hagyhatom ki a történetből a Tiszavölgyi Társulat esetét, amelynek vezetői látván, hogy az ármentesítési munkákat a kialakult helyzetben folytatni nem tudják, hazafias lelkesedésükben a rendelkezésükre álló 60 000 forintot a pesti fegyvergyár céljaira ajánlották fel. Tekintettel arra, hogy az említett összeget a tiszai töltések építésére bécsi bankárok adták kölcsön, a

szabadságharc bukása után a pénzt irgalom nélkül bevasalták az érdekelteken.

A következő mérnök, akiről megemlékezünk, igazi katonai karriert futott be, jóllehet jámbor civilként kezdte pályafutását 1836-ban a Bega-csatorna szabályozásánál. *Asbóth Sándor* a bányai harcok kitörése után jelentkezett a honvédségbe, ahol decemberben már mérnökkari századosként találkozunk vele *Vetter* tábornok seregében. 1849 tavaszán részt vett a kápolnai, nagysallói ütközetekben, majd őrnagyként *Kossuth* katonai irodájának lett vezetője. Augusztus 11-én *Kossuth*tal együtt menekült Aradról Törökországba. Későbbi pályafutása során Amerikában egy ideig mérnöként dolgozott, majd a polgárháborúban az északiak egyik tábornoka lett. Mint az Egyesült Államok argentinai nagykövete halt meg alig 56 éves korában, Buenos Airesben.

Asbóth Sándor kapcsán kell szót ejteni arról is, hogy a szabadságharc bukása után igen sokan emigráltak, mert tartottak a megtorlástól. Egyesek új hazájukban tökéletesen beilleszkedtek, s amikor már lehetett, sem tértek vissza szülőföldjükre.

Ezt az emigrációs veszteséget még soha senki nem vette számba, pedig a menekülők között nyilván a tetterősebbek, csetenként tehetségesebbek alkothatták a többséget, s akiknek munkájára, haladó felfogására a későbbiekben is nagy szüksége lett volna az országnak. Mindez persze egyáltalán nem jelenti azt, hogy aki itthon maradt, netán a szabadságharc küzdelmeiben sem vett részt, az kötelezően hazafiátlan, s vargelb érzelmű tehetségtelen mérnök lett volna.

A forradalom és szabadságharc küzdelmeitől távol maradók közé tartozik például *Bodoky Károly*, a Körös-Berettyó-völgy szabályozásának kimagasló alakja, aki annyit tett hazájáért és szűkebb Békés-vármegyei patriájáért,

mint kevesen. Ugyanakkor kétségtelen, hogy őt például igazoltnak tekintette a bukás után berendezkedő abszolutista kormányzat, s nem vesztette el főmérnöki állását sem.

Nem lehet a szabadságharc mérnökeiről beszélni úgy, hogy *Mihálik János*ról ne essék szó. Az 1818-ban született *Mihálik* előbb a hainburgi mérnökkari katonaiskolát végezte el, s már hadnagy volt, amikor a pesti egyetemen is mérnöki oklevelet szerzett. Ekkor kilépett a császári seregéből és a Ferenc-csatornai építkezéseknél szerzett munkát. 1848 nyarán az elsők között jelentkezett a honvédseregbe, ahol mérnökszázadosként *Vécsey* tábornokhoz osztották be. Elsősorban az erődítési munkálatokban jeleskedett Komárom, Tokaj és Nagyvárád térségében. 1849-ben már ezredes és *Vetter* hadseregében tábornoki főnök. A világosi fegyverletétel után az ellene is megindult vizsgálatot csak azért zárták le, mert *Mihálik* időközben szerzett tifuszbetegségét gyógyíthatatlannak ítélték. Felépülése után visszatérhetett a Ferenc-csatornai munkákhoz, s itteni sikerei alapján megnyílt előtte a bécsi műszaki államigazgatás felsőbb régiója. 1853-ban a kereskedelmi minisztérium felügyelőjévé nevezték ki, s három év múlva megkapta a Ferenc József-rend lovagkeresztjét is. Nevéhez fűződik a bezdáni kamarazsilip megépítése is, amely a maga nemében az első betonépítmény volt Magyarországon. A kiegyezés utáni közlekedési minisztériumban miniszteri tanácsosként pályafutásának csúcsára került. *Tisza Lajos* miniszter azonban 1871-ben, 53 éves korában váratlanul nyugdíjaztatta, s attól kezdve – bár *Baross Gábor* később felkínálta neki a vízi ügyek vezetését – távol tartotta magát a hivatali élettől.

Az előzőekben csak néhány mérnöki sorsot érintettem. Hogy ki mindenki keveredett bele a szabadságharc küzdelmeibe és

milyen mértékben, az az illető életkorától is függhetett, de fadhatott a helyzetből is. Általánosabb értelemben szólva vannak embertípusok, akik a forradalmi barikádokon bizonyítják be életük értelmét, míg mások a mindennapos konszolidált viszonyok között tudnak maradandót alkot-

ni. A történelem szerint mindkét típusra szükség van, de míg az első csak a forradalmak rövid időszakában válik ki társai közül, addig a másik talán kevésbé látványos módon, de tartósabban alakítja társadalmi környezetét. Ki kell hangsúlyozni azonban, hogy egyik sem fontosabb a má-

siknál, s csak a történelem fordulatától függ, hogy az adott pillanatban melyik számára nyílik cselekvési tér.

Úgy érzem, ebből a szemszögből kell megítélnünk mérnökeink magatartását is a forradalom és szabadságharc időtartama alatt.

Dr. Táth Judit

A posta

az 1848–49-es forradalomban és szabadságharcban

Az 1848–49-es eseményekkel összefüggésben kérem tekintsenek el attól, hogy az események politikai, stratégiai, hadászati jelentőségét méltassam. Megtörtént ez széles körben a 150-ik évfordulóhoz kapcsolódó ünnepek során.

Az a gondolat, amit Önökkel ma meg szeretnék osztani, az a posta és táviró ügyek államszervezetén belüli változó helyzetére vonatkozik. Ezen felül talán az 1848-as események voltak a mozgatórugói annak a robbanásszerű hírközlési infrastruktúra-fejlődésnek, ami a 19. század végéig kialakította a szinte maival egyező postai hálózatot.

Néhány gondolat az 1848–49-es események postai helyzetéről. Előljáróban hangsúlyozni szeretném, hogy a posta szó alatt a mai értelemben vett hírközlést – postát és távirót – értem, és erről illetve ennek okáról néhány gondolatot majd később kívánok ejteni.

A posta helye már az 1848-as első felelős magyar kormányban megvolt, nevezetesen a *Klauzál Gábor* által irányított Földművelés, Ipari és Kereskedelmi Minisztérium IV. postai osztályának formájában. Ez az osztály kapott

1848 áprilisában (!) megbízást a postai ügyek intézése mellett az Ausztriától való elszakadás technikájának kidolgozására. Tevékenységük egyik politikai érdekessége, hogy már április 30-án megtiltották a postahivataloknak a levelek felbontását. Az említett, az Ausztriától való elszakadási tárgyalások a forradalmi események őszi alakulása miatt megszakadtak és a postajáratok indításai és útvonalai a hadihelyzet alakulásával folyamatosan változtak.

A posta stratégiai fontossága 1848 november végére szükségessé tette, hogy a postai ügyeket közvetlenül a Honvédelmi Bizottmány irányítása alá helyezték. A rendőri és postai ügyek irányításával megbízott *Madarász László* bizottmányi tag 1848. december 2-án elrendelte a postai hivatalok, levélgyűjtők és postai járatok nemzeti színekkel és címerrel való ellátását.

A hadihelyzet alakulása és a kolerajárvány terjedése miatt az országgyűlés december 31-én a képviselői, igazságszolgáltatási és végrehajtó szervek Debrecenbe költöztetését határozta el. A hadihelyzet alakulásának következménye volt, hogy a Debrecen-

be költözött postaosztály feladatai között már ismételtelen megtaláljuk a sajtótermékek és levelek figyelését. A postaügyek többszöri átszervezés után a május 2-i minisztertanácsi döntés alapján a Közmunka- és Közlekedési Minisztérium, majd május 28-ától a Pénzügyminisztérium hatáskörébe kerültek. Az Országgyűlés is Debrecenből Pestre, majd Szegedre költözött, ahonnan az iratanyagot még átviszik az aradi várba, de arról, hogy ott ezek milyen sorsra jutottak, adatok nem állnak rendelkezésre.

Miután áttekintettük a postai ügyek állami, kormány szintű szervezeti változásait, néhány szót a korabeli postai szolgáltatásról.

A Postai és Távközlési Múzeumi Alapítvány Bélyegmúzeumában, amely a Minisztérium Hársfa utcai oldalán található, igen érdekes időszakos kiállítás mutatja be az 1848–49-es forradalom és szabadságharc filatéliai emlékeit.

Az 1848-as időszakban a postai díjak „lerovásának módját” az 1817 posta pátenst alapján kétféleképpen határozták meg. Ha a feladó feladaskor a viteldíjat kifizette, a felvevő hivatal „FRANCO” jelzéssel látta el a levelet,

ezt a címdoldal átlós áthúzásával jelezte. Lehetőség volt arra, hogy a díjat a címzett fizesse, ebben az esetben a levelet „portó” jelzéssel látta el.

A levél díja a jelenlegi rendszerrel egyező módon annak súlyától és a távolságtól függött. A súlyegység az osztrák font és a lat volt, és az maradt érvényben a bélyeg megjelenése utáni időkg. A távolságot mérföldben, feltehetően postamérföldben mérték. Az említett kiállítás egyik érdekes darabja egy osztrák–magyar monarchia díjmezőit tartalmazó táblázat, amely a császárság területét négyszög alakú zónákra osztotta, amelyek alapján a díjat meg lehet állapítani.

Ha egy levél több ország területét érintve jutott el a feladótól a címzethez, az útvonalat a levélre feljegyezték.

Birtokunkban van egy 1848. december 11-én Jeruzsálemben keltezett, majd 2 nappal később Bejrútban feladott levél, amely Jaffa–Bejruth–Trieszt–Bécs–Buda útvonalon, a forradalmi események miatt sok hányattatás után jutott el 1849. február 2-án – 6 hét alatt – a címzett kezeihez. A korábbi viszonyok postai szempontból történő remek szervezését jelképezi számomra az a levél, amely egy sereg szép és pontosan leolvasható szakmai érdekesség mellett bizonyítja, hogy a Gyöngyösön 1848. július 2-án feladott levelet a posta 3 nap múlva Pesten kézbesítette.

Mint már említettem, a postai díjakra vonatkozó feljegyzéseket a korabeli postamesterek vezették rá a levelekre. Emlékeztetni szeretném Önöket arra, hogy a világ első bélyegét csak 1840-ben alkotta meg az angol Rowland Hill – ez a híres Black penny – és a bélyeg elterjedése épp csak megkezdődött Európában. Ezért van különös jelentősége annak, hogy az 1848-as forradalmi események időszakában megszületik az első magyar bélyeg – akkori szóhasználat szerint – postajegy tervezete.

A tervezetet (1. ábra) az alig 20 esztendő *Than Mór* rajzolja – egyes források szerint – *Kossuth Lajos* felkérésére. Ha ennek megvalósítására sor kerülhetett volna, akkor most Magyarország előkelő helyet foglalhatna el az első európai bélyegkibocsátó országok sorában.

Néhány érdekesség erről a bélyegtervről. A *Than Mór* által tervezett ún. „Kossuth” postajegyen, ill. bélyegen szereplő címer sok rokon vonást mutat a köznyelv által „vöröshasúnak” nevezett – korának egyik legszebb pénzjegyeként ismert – Kossuthbankón lévő címerrel. *Than* címére azonban csak rokon, de nem másolat.

A bélyeg sajnos csak terv maradt, annak bevezetésére vonatkozó hivatalos feljegyzések nem maradtak fenn. Mivel a forradal-

mi események alakulása miatt 1848 novemberében a postaügyeket már katonailag vezetik, abban az időben a bélyegügy már igen kis ügyg zsugorodhatott össze.

Az 1848-as forradalom egyik céljaként megfogalmazott Ausztriától való elszakadás a kiegyezéssel 1867-ben valósult meg. Az önálló államiság az állam szuverén jellegének egyik külső megjelenítése az önálló bélyegkiadás. A kiegyezés során az önálló bélyegkiadás csak részben valósult meg, azért is, mert Magyarországon abban az időszakban nem volt a bélyeg technikailag igen finom és kényes nyomtatására alkalmas nyomda. Ezért az 1867-es *Ferenc Józsefet* ábrázoló „magyar” bélyeg (2. ábra) Ausztriában készült, azonos az osztrákkal és csak attól „magyar”, hogy ma-



1. ábra: *Than Mór* 1848-ban készített postajegy (bélyeg)-tervezete

gyarországi postahelyen használták, azaz ilyen bélyegzővel látták el. Mindez a bélyegmúzeum kiállításán látható bélyegen mindenki számára felismerhető.

A kiegyezés államigazgatási szétválásának hosszú és nem mindig problémamentes folyamatát jelzi az első „igazi”, 1871-ben készült könyomatú bélyeg, amely ugyan szintén *Ferenc Józsefet* ábrázolja, de magyar állami nyomdában készült – ennek egyik első próbálkozásaként – és a magyar címet is tartalmazza. Érdekessége, hogy mint próbálkozás nem sikerült tökéletesre, selejtes lett. A nyomda nem maratta elég mélyre a nyomóeszközt és ezért *Ferenc József* arca foltos lett. Ez a bélyeg, amelyet „ragyásnak” neveznek, valójában nem kerülhetett forgalomba – bevonták –, és csak illegálisan került ki egy-két darab, amely ma jobbára múzeumi tárgy.

Továbbhaladva 1848 útján egy pillantást vetek az 1894-ben kiadott Magyarország térképre. Ha jobban szemügyre vesszük, az nagyrészt megegyezik a mai magyar infrastruktúra kiterjedésével. A jelenlegi postai szolgáltatóhelyek hálózata szinte teljesen megegyezik a 100 évvel ezelőttivel. Ami még érdekes az az, hogy a táviró hálózat végigköveti a vasúti hálózatot, hiszen a vasúti információt 100 évvel ezelőtt is távközlési úton továbbították. A vasút és a hírközlés közötti szoros összefüggés mind a mai napig élő és elválaszthatatlan. A Magyar Államvasutak Rt. jelenleg a legnagyobb különcélú hálózattal rendelkezik, terjedelme 7000 nyomvonal kilométer. A távközlés eszközeit illetően 26 000 huzal kilométer légvezetékekkel és 438 000 ér/kilométer vonal kábellel rendelkezik. Biztosító berendezések, eszközök – többek között – 27 000 vonal kapacitású



2. ábra: Az 1871-es első magyar, ún. „ragyás” vagy „himlőhelyes” *Ferenc József* császár képét és a magyar címet ábrázoló bélyeg

központ, 7 db táviróközpont. Az ilyen módon biztosított állomások száma több, mint 500, a nem biztosítottaké 250. A MÁV kábelhálózatából több, mint 800 km az optikai kábel.

Még egy érdekesség, visszatérve az említett térképre; 100 évvel ezelőtt is láthatók mindazon vasútvonalak, amelyek nem képezik a Magyar Államvasutak tulajdonát. A Magyar Királyi Államvasutakon kívül üzemeltetett magyar vasúttársaságok és vonalai között találjuk többek között a Győr–Sopron Ebenfurti vasútvonalat, a Budapesti Helyi Érdekű

Vasutakat, Soroksár, Újharaszi, Ráckeve, Czinkota, Szentendre vonalakat és még néhány olyan vonalat, amely Magyarország jelenlegi földrajzi határain kívül esik.

A napjainkig átívelő rövid kitérővel azt kívánom ismertetni, hogy az 1848–49-es forradalom leverése és 1894 között milyen hihetetlen gyorsasággal fejlődött Magyarország infrastruktúrája, amely álláspontom szerint akkor már európai színvonalú volt.

Adózzunk tisztelettel elődeinknek, akik ennek létrehozásán fáradoztak.

Dr. Gráfik Imre

Reform és forradalom

a magyarországi folyami szállításban

Tanulmányomat az 1848-as polgári forradalom 150. évfordulójához kapcsolódóan egy múlt század végi visszaemlékezés felidézésével kezdem. *Major István*, a szabadságharc volt tűzérhadnagya a bukás után – Szegeden rejtőzködve el egy gabonáshajón – jegyezte le a *Honvédelményeim* című emlékiratában: „...látnom kellett, mint mennek el *hajónk mellett a gőzhajók és uszályok*, tömve magyar foglyokkal és német katonákkal, kiket Szolnokra s onnét tovább, Pestre szállítják... November 18-dika volt, midőn a levélhordó a hajóba lépett, s átadta a kormányosnak a rég várt levelet, miből megtudtuk, hogy a hajóval Fegyvernekre kell menni, s ott a magyaroktól elvett *búzá*t Szolnokra, a vaspályához kell szállítani. Másnap a kormányos felfogadá a hajóhoz szükséges legénységet, úgy a *vonatatólov*as gazdákat, s midőn mind együtt voltak, indult a hajó, s mentünk a Tiszán felfelé. De az útban sok kellemetlen zaklatásnak voltunk kitéve, mert a Tiszának hol egyik, hol másik oldalán álltak a megye emberei, azokkal katonák, kiket be kellett hozni a hajóba, s megvizsgálták az emberek útlevelét, felkutattak mindent, nincs-e szökevény honvéd. Ezt éjjel is megtették, ha közel álltunk a faluhoz. Mind e szigorú felügyelet mellett számtalan szegény legény és bujdósó honvéd, kik fegyverrel ellátva jöttek hozzánk, kértek kenyeret, dohányt és taplót; mikor megkapták, mentek vissza a beláthatatlan nádasba. – Sok vergődés után végre november 24-dikén Szolnokra értünk, s ott az alsó Tisza-part mellett, *közel a vasiúti indóház irányában megálltunk*,

mert a rossz idő miatt a vontató gazdák továbbmenni nem akartak. Így kénytelenek voltunk ott maradni... Azt hittem, hogy Szolnokon ment leszek azon borzasztó látványtól, minek Szegeden naponta tanúja voltam, – de csatlódtam, mert a németek itt is szünet nélkül nagy csoportokban hozták a megyében összefogdosott honvédeket, köztük tisztes, ősz urakat, kiknek kezükön és lábukon vas volt, s kísérték *az indóház nagy udvarába*, hol a szabad ég alatt, őszi, hideg esőtől átázva és átfázva, étlen-szomjan álltak, s várták, míg a sor rájuk kerül, hogy Pestre szállítsák. – Így tartott ez egész télen, a dermedt hideg szélben és hózivatarban többek keze-lába elfagyott, s kik a nagy útban elfáradva továbbmenni nem tudtak, azt a zivatarban ott hagyták, s később megfagyva találták, s szánon hozták a városban, hogy eltemessék... Azt az iszonyú szenvedést, mit a szegény honvédek és polgárok ez időben kiálltak leírni nem lehet.” (Major 1973: 129–132)

Túl a megemlékezés mementóján, az idézett szöveg – általam – kiemelt részei közvetlen utalásokat tartalmaznak tanulmányom tárgyára vonatkozóan.

A 19. század első évtizedeire eső reformkor, majd az azt követő polgári forradalom és szabadságharc kora ugyanis egybeesett a magyarországi szállítás és közlekedés feltételeinek folyamatos javításával és forradalmasításával is; nevezetesen a folyami szállítás technikájában bekövetkezett forradalmi jelentőségű változással.

Az előzmények természetesen korábbra mutatnak. Részben a

kényszerítő feltételek egyre inkább szükségessé váló megoldásának keresése, részben pedig bizonyos mechanizálási kísérletek, szállítástechnikai innovációk révén.

E lap hasábjain aligha kell bizonygatni, hogy a korabeli Magyarországon (18. század második, 19. század első fele) a szállítási nehézségek egyrészt akadályozták a konjunkturális lehetőségek adta (távolsági) kereskedelmet (vö.: Bácskai 1986, Belitzky 1932, Benda 1973, Gráfik 1992), másrészt a piac beszűkülésével korlátozták a termelés és értékesítés kiterjedését, azaz közvetve a gazdasági fejlődést (vö.: Bácskai–Nagy 1984, Gyimesi 1975, Horváth 1840, Ruzsás 1966). Ezért is kerül előtérbe a nemzet felelős és nagy gondolkodójánál (pl. Berzeviczy Gergely 1797, Széchenyi István 1848) a szállítás és közlekedés ügye (vö.: Gaál 1902, Hunfalvy 1867, Széchenyi 1848, Mészáros 1979).

A korabeli szállítási feltételeket és lehetőségeket vizsgálva azt tapasztaljuk, hogy a szárazföldi úthálózat minden tekintetben elmaradt (lásd: Hanzély 1960). Nem véletlen, hogy a vasúti hálózat kiépítésének kezdetei is éppen e korszakra esnek (lásd: Pakucs 1943, Ruzitska 1964). Ilyen körülmények között érthetően nagy jelentősége volt a folyami – s ekkor még jobbára archaikus – szállításnak (lásd: Gráfik 1983a). Mindent egybevetve azt mondhatjuk, hogy napirenden volt az áru szállításának és a közlekedésnek a megújítása, a „szállítás forradalma” (vö.: Gráfik 1983b, 1994c).

Érdeklődési körünknek és választott témánknak megfelelően,

csak a folyami szállításra vonatkozóan a következő fontosabb jelenségekre, folyamatokra hívjuk fel a figyelmet. Minden esetben csak néhány jelzésszerű példát hozunk fel állításaink igazolására, annak megjegyzésével, hogy azok bővíthetők, illetve a hivatkozott irodalomban további bizonyítékok találhatók.

1. A folyami szállítás reformtörekvései, innovációk

1.1. A folyómedrek tisztítása, a partok karbantartása, a hajózásra alkalmas szakaszok növelése (lásd: Bíró 1972, Dóka 1987)

Ebben a vonatkozásban a Monarchia területén már a 18. század végétől figyelemmel kísérhetők az ún. hajózási igazgatóságok intézkedései, utasításai. Sok egyéb teendőik mellett: „...fontos a folyó part menti részének tisztítása, a fák, tönkök és tuskók eltávolítása, amelyek magas vízállás után a víz romboló erejének munkája, a partcsuszamlás és mederváltoztatás következtében a vízbe estek, gátolták és veszélyeztették a hajózást. Abban az időben ugyanis a hajók fából készültek, sekélyek és sérülékenyek voltak. A tönkök és tuskók a mederben gátolták a víz szabályos folyását, szűkítették a folyómedret, zátonyokat, partcsuszamlást idéztek elő. A víz csak lassan hordta el a tönköket és tuskókat, így számuk évről évre nőtt. Ez a körülmény vadvizek megjelenését idézte elő, növekedett a víz romboló hatása, csökkent a folyók hajózhatósága. Mégis, a part menti utak karbantartása mindennél fontosabb volt.” (Petrovic 1982: 69)

Ilyen adottságok és veszélyek között végezve a folyami szállítást érthető, hogy az egyik legnagyobb hajóépítő és gabonakereskedő központban, Komáromban 1808-ban biztosítótársaság ala-

kult, melynek többek között *Széchenyi István* is részvényesei között található (Gyulai 1896, vö.: Gráfik 1989). Nem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy akár a mederben, akár a part mentén folytak a munkálatok, e tevékenységek kapcsán természetesen a hagyományos népi fahajózás feltételei is javultak. Azaz ambivalens módon konzerválhatták az állati erővel való hajóvontatást, mint ahogy erre példánk vannak, sőt bizonyos körülmények esetén az emberi erővel történő hajóhúzást is (lásd: Gráfik 1983a, 1994b).

Ezen körülményekre való tekintettel nem meglepő, hogy a 19. század közepén az egyik legnagyobb fahajó-flottával rendelkező szegedi hajósvállalkozó kiadja a hajósi ismeretekről, kötelmekről szóló könyvecskéjét (lásd: Zsótér 1842, vö.: Gráfik 1993a).

1.2. Hajózható, ún. „hajókázható” csatornák építése

Ezek körében az egyik legismertebb a Ferenc-csatorna, melyet *Kiss József* öccsével, *Gáborral* együtt tervezett, s „...amely 226 kilométerrel rövidítette meg az erdélyi só, s bányai búza útját Bécsig, azaz 20 napi időnyereséget jelentett. A munka 1793 júniusában kezdődött... *Kiss József*-nek az volt a terve, hogy a 108 kilométer hosszú 18,6 méter széles és 2 méter mélységű csatornát öt hajószilipjével együtt, három év alatt megépíti... Rosszul számította, mert sem az idő, sem a pénz nem volt elegendő a hatalmas vállalkozáshoz. 1797-ben a munkálatok elhúzódása, a pénzügyi keret túllépése miatt *Kiss*-eket kibuktatták az igazgatóságból, sőt *Józsefet*, a kiváló vízimérnököt a csatorna építésétől is eltávolították... kívülállóként, sértett emberként érte meg életművének befejezését 1802-ben...” (Kalapis 1993: 22)

A megvalósult Ferenc-csatorna jól szolgálta a folyami szállítást

ügyét, s minden zavaró körülmény ellenére a merkantilista gazdaságpolitika egyik sikeres vállalkozásának tekinthető (lásd: Petrovic 1982).

Voltak azonban elképzelések, melyek csak tervek maradtak, mint pl. a Dunát és a Tiszát Szegednél összekötni szándékozó, ún. „hajókázható” csatorna (lásd: Vedres 1805).

1.3. Mechanizálási kísérletek; lóerő-átvitel növelés, ún. „kapaszkodó” hajózás illetve „lánc-hajózás” (lásd: *Kenessey 1872*).

A 19. század elejéről az ún. kapaszkodó hajózás bevezetésének kísérleteiről vannak adataink: „*Gulán Antal* a trieszti börze volt kereskedelmi megbízottja 1812. okt. 20-án Pesten kelt felhívásában oly hajózási vállalat prospektusát közli, melynek hajói részben vitorlával részben a hajón alkalmazott kötéljárgány által hajtattának oly módon, hogy a folyó hosszában kifeszített kötélre a hajó egy lóhajtású járgány segítségével kapaszkodnék fel, melyhez elég lenne két ló szemben a rendes vontatáshoz szükséges 20–30 lóval.” (Gonda 1899: 32)

Az ún. lánc-hajózás, melynek a kontinens folyóin és csatornáin eredményes alkalmazásáról vannak adataink, hazai viszonyaink között nem tudott meghonosodni (lásd: Csikvári 1882/1: 418–428).

2. A folyami szállítás forradalma

2.1. A gőzhajózás meghonosítása hazai folyóvizeinken (lásd: *Gonda 1899, Jankó 1965*)

Ebben a vonatkozásban fontos hangsúlyoznunk azt a tényt, hogy a magyar gőzhajózási kísérletek éppen a vontatási technika kor-

szerűsítésének érdekében indultak meg. Ez egészen pontosan azt jelenti, hogy az első gőzhajókat tervezőik kifejezetten vontatásra szánták; a magyarországi folyóvizeken uralkodó emberi és főképpen állati erővel végzett hajóvontatást kívánták háttérbe-, illetve kiszorítani, végső soron megszüntetni. Ezt a célt szolgálta a bécsi Udvari Kamara hirdetménye, mely a külföldi gőzhajózási kísérletek hatására kiváltságot helyezett kilátásba annak számára, aki „áruval terhelt hajóknak vontató állatok felhasználása nélkül, vízfolyás elleni vontatásra alkalmas találmányával jelentkezik” (Bíró 1979: 180).

Az első kísérlet *Bernhard Antal* nevéhez fűződik, aki találmányával, saját tervezésű és kivitelezésű hajójával a kísérleti kereskedelmi utat 1819. október 31-én tette meg; 3 óra 15 perckor indult kötélén egy 16 öl (20,3 m) hosszú, 2 öl 3 láb (4,74 m) széles, 2 láb 4 hüvelyk (0,74 m) merülésű, 1881 bécsi mázsa (1053 q) fával terhelt dereglyével Szarvacsról, egy Eszék alatt 8 km-re lévő rakodóhelyről (Jankó 1967: 17).

A vállalkozó tisztában volt azal, hogy „...igen nagy fába vágta a fejszéjét, ezért szélesebb réteget akart megnyerni a gőzhajózás eszméjének. Elsősorban a Magyarországon élő nagyszámú hajós és hajótulajdonos féltékenységet igyekezett leszerelni... Hangsúlyozta, hogy kizárólag vontatóhajózást szándékozik megvalósítani, amely mind gyorsaságban, mind olcsóságban messze felülmúlja a lóvontatású hajózást és a meglévő hajókat mégsem teszi feleslegessé.” (Bíró 1979: 192)

A jelentősebb folyómenti kereskedelmi központok más és más mértékben álltak át, illetve tudtak átállni a régi, tradicionális gyakorlatról az újra, a technikai-lag modernebb megoldásra. E folyamatra vonatkozóan vizsgálataink az mutatják, hogy a gőzhajózás végleges térhódítása csak az

1860-as évek után következett be (lásd: Gráfik 1983b: 25, 1992: 113–114).

Mindenesetre Győrből nézve igaz, hogy „...a gőzhajózás megindulása a Duna magyarországi szakaszán szinte ugrásszerű előrehaladást jelentett a szállítástechnikában. A magyar hajózási vállalatok lassú és amellett drágán szállító lóvontatású uszályait, amelyek a part menti vontatás miatt a gyakori zátonyra futás veszélyével is jártak, fokozatosan kiszorították az Első Osztrák Dunagőzhajózási Társulat gőzhajói: 1840-ben 17, 1846-ban már 32 gőzösük közlekedett a Dunán... lóval vontatott hajón az al-dunai szállítmányok eddig 3 hónap alatt, gőzhajóval vontatva most 8–10 nap alatt érkeztek az osztrák fővárosba.” (Balázs 1980: 14)

Túlzás nélkül állíthatjuk azonban, hogy a 19. században lényegében még egymás mellett élt és funkcionált az archaikus elemeket is magába foglaló emberi és állati erővel való hajóhúzás illetve hajóvontatás, a mind korszerűbb technikai megoldásokkal fokozatosan előtérbe kerülő gőzhajóvontatással (lásd: Gráfik 1992).

2.2. Folyószabályozás; a hajózható vízi utak növelése, rakpartok, kikötők építése (lásd: Ihrig 1973, Károlyi 1960)

Az előzményeket tekintve egyet kell értenünk azzal a véleményvel, hogy „Az 1788–1848 között elvégzett vízi munkálatok legtöbbje ma már csak technikatörténeti emlék. A hajóút fenntartására irányuló kotrások, mocsár-lecsapolások, kisebb folyószabályozások a megfelelő kivitelezés hiányában nem voltak időállóak. A csatornákat folyamatosan mélyíteni, a védműveket magasítani kellett, és a vízi utak biztosításánál is a korszerűbb eljárásokra

tértek át. A korábbi módszerek helyett modern mederszabályozó műveket építettek a folyókon, a régi munkálatok eredményei fokozatosan megsemmisültek vagy víz alá kerültek. Legfontosabb és leginkább a jövőnek szóló tevékenység a folyók felmérése volt, amelynek elvégzésével nemcsak a korszerű vízszabályozáshoz teremtetek műszaki alapokat, hanem az ország ősi vízrajzi képét is megőrizték.” (Dóka 1987: 104)

A partszabályozások azonban elsősorban árvízvédelmi célokat szolgáltak. Ez mondható el még az 1870-ben végzett fővárosi Duna-szakasz szabályozásáról is, melynél a folyópart lépcsős és függőleges kiképzése sajnálatosan nem egységes elgondolás szerint épült, és ezért kevés helyen szolgálta kielégítően az átrakás lehetőségét (Korompai 1987: 180).

2.3. A magyarországi hajóépítés gyári feltételeinek kialakítása

Mint a magyarországi szállítás és közlekedés történetében annyi minden másban, ebben is meghatározó szerepe volt *Széchenyi Istvánnak*, aki az 1830-as évek közepén már „...egy hajógyár létrehozását látta a legfontosabb lépésnek. Erre a célra az óbudai szigetet tartotta a legmegfelelőbbnek. Az óbudai Duna-ág emberemlékezet óta a vízimalmok lelőhelye. Biztonságuk érdekében 1834-ben az ág beágazásánál jégtörőket helyeztek el. Az 1832/33. év telén a *Franz I.* is itt telelt. Talán ez járt *Széchenyi* eszében, amikor 1835 júliusában József nádorhoz írott levelében kifejti, hogy milyen fontos lenne, ha a dunai hajózás központjában, Budán egy biztonságos téli kikötőt, valamint egy hajójavító és -építő üzemet létesítenének.” (Bíró 1985: 12)

Az elképzelés ha kisebb-nagyobb akadályokkal és eleinte

némi működési zavarokkal is, de megvalósult. „A gyár vezetősége és a szakmunkások többsége idegenből jött. Csak a kovácsok és az ácsok voltak többségükben Komáromból származó magyarok. Az 1848. évi 896 munkásból azonban már csak 262 fő külföldi, 634 magyar.” (Bíró 1985: 19, vö.: Kecskés 1978)

A folyóvizeinken meghonosodó hajótestekkel kapcsolatban vissza-visszatérő vita alakult ki. Külföldet járt utazóink, a folyamhajózás lelkes pártolói, különösen az Amerikát járt, s az ottani más adottságú folyókon közlekedő hajókat látva, javasolták azoknak hazai vizekre való adaptálását. E körből felidézzük – többek között a Néprajzi Múzeum alapításában is fontos szerepet játszó – *Xántus János* okfejtését: „Amerikában számtalan gőzös van, mely 4 sőt 500 láb hosszú, három emeletes, 3–400 cabinnal van ellátva: 800 utast és 20 000 mázsa árut vihet, s mégis csak 3½–4 láb mélyen jár a vízen. Miért ne lehetne ilyen hajókat építeni a Dunán is?... Az

amerikai folyam-gőzös teste lapos fenekű, s elől hátul éles, hogy ne járjon mélyen a vízben, s hogy könnyen szelhesse a vizet.” (Xántus 1864: 343 és 350)

3. A folyami szállítás fejlődésének/fejlesztésének további lehetőségei

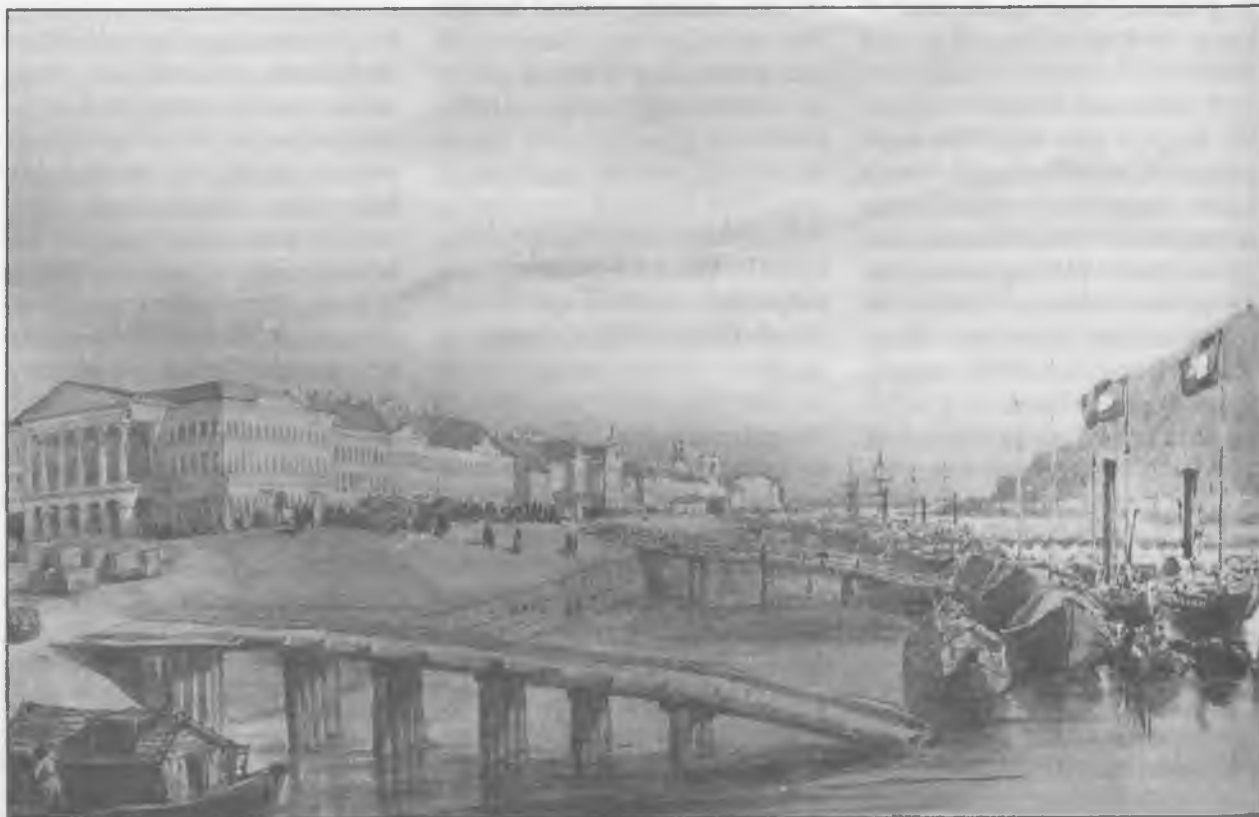
3.1. A szárazföldi, vasúti és folyami szállítások összekapcsolási törekvései (lásd: *Hunfalvy 1867, Szathmáry 1864*)

A három szállítási (és közlekedési) ágazat összekapcsolásának az igénye már korán megfogalmazódott, de ennek érvényre jutását az egyes ágazatok nagyon eltérő fejlettségi állapota illetve fejlődési foka nehezítette. Jelentősége és fontossága azonban sokféleképpen dokumentálható. Egy ilyen korai bizonyíték a folyóhoz közel telepített ószolnoki indóház. „Az 1847. szeptember 1-jén megnyílt Pest-szolnoki vasút az Alföldet

átszelő Tisza vidékét is bekapcsolta a közlekedés új áramába... A Tiszai pályaudvar, a szolnoki indóház, az első vasútállomás, mögötte a fedett facsarnok, egy hosszú raktárépület és az emeletes fűtőház, tehát csaknem az egész reformkori klasszicista stílusban emelt épületei ma is állnak...” (Kaposvári–Rédei 1988: 19–20)

1861-ből származó metszet is megörökíti a folyami és vasúti szállítás lehetséges összekapcsolásának e korai megoldását. *Müller Adolf* „közismert lapján a vízi járművek és hajómalmok sokasága mögött, a só- és tutajkikötők mellett – az új kor jeleként – már a Magyar Középponti Vasút szolnoki teherpályaudvara és kikötője is feltűnik” (Károlyi–Nemes 1975: 101). A kép bal oldalán a pest–szolnoki vasút tiszai végállomása alakult ki Szolnokon” (Kaposvári 1975: 9).

Figyelmet érdemel továbbá, hogy e törekvés érvként jelenik meg az ún. másodrendű vasúti vonalak kiépítésének indoklásá-



1. kép Az Aldunator a Lloyd Palotával. Barabás Miklós festménye, 1843
A képen jól láthatók a korabeli viszonyokra jellemző mederpart-kiépítés és kikötők.

ban is: „...melyek transversális vonalak gyanánt két elsőrendű vasutat összefoglalnak vagy vízi utakat más vasutakkal egybekapcsolnak...” (Szathmáry 1865: 320).

3.2. A motoros hajózás és vontatás

A dízelmotorok megjelenése már a 20. század elejére esik, térhódítása pedig a két világháború közötti időszakban veszi kezdetét, s eleinte nem is a folyamhajózás, hanem az ún. Duna-tengerhajózás céljait szolgálta (Bíró 1985: 55 és 60).

3.3. A hajózható vízi utak egységes európai hálózathá való kapcsolása (lásd: Somo gyi 1976)

E kérdés azonban egyrészt már napjainkba vezet, másrészt problematikája meghaladja a néprajz/antropológia illetékességi körét.

4. Képek a korabeli hajózásról

A hajózással kapcsolatban a következőkben néhány képet (illusztrációt) mutatok be (1–6. ábrák).

* * *

Végezetül nem hallgathatjuk el, hogy a folyami hajózás innovációkkal javított és technikailag modernizált, forradalmasított módjaival és gyakorlatával sem tudta felvenni a versenyt a mind eredményesebb vasúti szállítással.

Ugyanekkor mintegy sajátos ellentmondásként, s bizonyos értelemben egyfajta kuriózumként említem meg, hogy egyes áruféleségek szállításánál azonban elfogadhatónak tűnő érvelések fogalmazódtak meg a vízi szállítás mellett. Számításokkal bizonyítják, hogy „...a tervezett máramarosi vasúton a sószállítás sokkal többbe kerülne, mint a Tiszán. Ugyanis most szállítanak egy mázsa sót a vasúton Szolnokról Pestre 33, Pestről Pozsonyba 45

8/10 krért; e szerint vasúton Szolnoktól Pozsonyig a sónak mázsája 78 8/10 krért szállítatik. Ellenben a Tiszán és Dunán egy mázsa sónak szállítása Szolnoktól Pozsonyig mázsánként csak 40 krba kerül. A leendő máramarosi vaspályán Máramaros és Szolnok között a viteldij mázsánként 90–100 krt tenne, vagyis ötször többet, mint a Tiszán most, hol 18 krt tesz. Mert ha a vasút hossza Máramarostól Szolnokig 36 mfld, a mennyi most a kocsiút, akkor rajta a sót mázsánként és mfldeként ½ krért kellene szállítani, hogy oly olcsó legyen a szállítás mint a Tiszán. De ha a szállítási díj csak egy krajcár is, már 216 000 fttal többbe fogna kerülni a Máramarostól évenként vízen szállítható 1 200 000 mázsa sónak szállítása vasúton. Erre sokan azon észrevételt teszik, hogy a máramarosi fenyeserdők nem sokáig fogják győzni szálffákkal a sószállítást a Tiszán. De miután jelenleg Máramarosban is az ésszerű erdőgazdaságot kezdik alkalmazni, biztos kilátásunk le-



2. kép A pesti Duna-part. Barabás Miklós festménye, XIX. sz. közepe
Előtérben kikötött gabonáshajók, háttérben gőzösökkel és a hajóhíddal.



3. kép A magyar középponti vasút szolnoki állomásépületei. Korabeli metszet, 1847
A képen jól látható, hogy a vasúti sínek és az állomás épületei közvetlenül a Tisza partjára épültek.

het arra, hogy a máramarosi erdőkből 200–210 ezer fenyűszálfa kikerülhet a sószállításra, minden fenyűszálra pedig 5–6 mázsa terhet lehet számítani, tehát évente 1 200 000 mázsa sónak lesz szállítása a Tiszán örök időre biztosítva van... a többi ellen-

vetések sem állanak, melyeket a sónak vízen (való) szállítása ellen felhordanak, hogy t.i. vízen a só felnedvesedik, és sok az apadás, s hogy sok szerencsétlenség történik a Tiszán, és sok só elvész. Mert a vasúton bizonyosan több só fogan a rázódás és dörzsölődés

által elporlódni, mint a mennyi a vízen elpárolog, s a fel- és lehordás alkalmával is nagyobb sóvesztés volna, mint jelenleg a vízi szállításnál. Azután Szolnokon a nagyszerű sóraktárak a hozzá tartozó épületekkel a Tisza partján vannak, gyalog munkások hordják be a sót a dereglyékből vagy szálfákról. Ha vasúton szállítatnék a só: vagy új raktárakat kellene építeni a pályaudvar közelében, vagy kocsin kellene a vasútról a régi raktárakba szállítani a sót, mi pedig csak nagy sópocskolással történhetné. Végre... ha vasúton szállítatják a só, miként lesz kipótolva a nép azon keresete, melyet most a sószállításból kap, s mely évente 200 000 ft? mikép árusíttassanak a máramarosi fenyvesek, melyekből most az állam csekély regiekadás mellett, több mint fél-millió hasznot lát? nem lesz-e az épületfa is drágább, mint most? hol lesz piacza a más alakban pénzért lefuvarozott faneműeknek? stb.” (Hunfalvy 1867, 48–49; vö. to-



4. kép Vasúti híd Szolnok mellett. Dörre Tivadar rajza, XIX. sz. közepe
A képen gőzhajó vontat gabonaszállító fahajót.



5. kép Bögös hajó a Dunán. Korabeli metszet, XIX. sz. második fele
Előtérben gabonaszállító fahajó, a parton vontató lovak és vontató gazdák. A háttérben a Lánchíd.

vábbá az ereszkedő hajózás speciális gyakorlatával, a tutajozással: Barna 1988)

A felhozott példák remélhetően igazolják, hogy a magyarországi belvízi hajózás, a folyami szállítás története, különös tekintettel a 18. század második és a 19. század első felének reformterekvéseire és a szállítás forradalmasítására, sok tanulsággal szolgál jelen korunknak. Ezek feltáráshoz – mint azt hittem és meggyőződéseim szerint jelen tanulmányom is igazolja – a néprajzi/antropológiai kutatások és vizsgálatok is hasznos adalékokkal járulhatnak hozzá.

Tanulmányomat az 1848-as polgári forradalom 150. évfordulójához kapcsolódó visszaemlékezéssel kezdtem, s befejezésként is erre utaló adatokat idézek fel.

Mindenekelőtt arra szeretném ráirányítani a figyelmet, hogy a forradalom eseményei feltehetően/bizonyíthatóan nem szüntették

meg teljesen a folyami szállítások folyamatosságát. Az egyes hajózási és kereskedelmi központokban természetesen eltérő módon reagáltak, s minden bizonnyal rövidebb-hosszabb ideig szünetelhetett, illetve csökkent a hajózás és az ezzel kapcsolatos folyami

szállítás. Azt mindenesetre bizonyosan tudjuk, hogy Szegeden 1848. május 14–16. között tartott nyilvános ülésen új hídhi biztost választottak, akinek egyik fontos feladata volt a hajóhid-kinyitások, azaz a fel, illetve lefelé haladó hajók adminisztrálása (vö.:



6. kép Az új Országház a Dunáról. Korabeli metszet, 1893
Előtérben gőzhajó vontat gabonaszállító fahajót.

Reizner 1884: 260 és Gráfik 1993b: 42).

Győri kereskedőkről olyan adataink vannak, hogy 1848–49-ben vásároltak és eladtak Temesváron, mégpedig jelentős haszonnal. Feltehetően „nem sokkal járnak rosszabbul azok a győri kereskedők sem, akik a Délvidéken 1848 őszén (...mérőnként kb. 5 forintért) vásárolt gabonát Győrbe hozzák – ha ugyan a hadiesemények ezt lehetővé teszik –, mert 1849 áprilisában a búza mérőnkénti ára 10 forint körül van.” (Balázs 1980: 23)

A szegedi, ún. hajóhid-kinyitási jegyzőkönyvekből az derül ki, hogy 1848. május 23-án megszakadnak a bejegyzések, s azok csak 1849. szeptember 1-jétől kezdődnek újra (Gráfik 1994a: 129). A naplóbeli bejegyzések szerint 1848–49-ben a láperesztes, a tutajozás esett vissza nagyon. Valószínűsíthető azonban, hogy csak az adminisztráció szünetelt, maga a hajózás illetve a szállítás nem. Ezt figyelembe véve is tanulságos a rendelkezésünkre álló kimutatás. A fahajók és a gőzösök aránya a nem teljesen regisztrált 1848-ban 245:42, 1849-ben 137:57, majd az újra egész évben adatolt 1850-ben 956:105 (lásd: Gráfik 1993b: 61).

A szállítás folyamatosságára vonatkozó föltevésünket alátámasztandó utalunk arra a tényre, hogy a török háborúk időszakában sem szűnt meg a folyami szállítás. Az élelmiszer és egyéb termékek beszerzésének és szállításának szükséglete az egymással szemben, hadban álló felek mind-egyikét arra kényszerítette, hogy egyrészt legálisan, szerződések szabályozta formában, másrészt illegálisan, csempészés formájában megteremtették a kereskedelem és a vízi szállítás folytonosságát. Adataink vannak arra nézve, hogy a háborús évek felfokozták a gabona-, liszt- és borszállítás jelentőségét (Takács 1900: 148 és 212).

A hadiesemények egyfajta folklorizálódásáról a néprajz szolgálhat érdekes információval, mégpedig a hajóhidakkal kapcsolatban. 1849. április elején a Péterváradot Újvidékkel összekötő hajóhidat az osztrákok úgy akarták elpusztítani, hogy a kamenici táborukból 14 égő hajót bocsátottak le a Dunán, hogy azokról a tűz átterjedve a hidat felgyújtsa. Az emlékezet szerint azonban Pétervárad parancsnoka, *Perczel Miklós* a veszélyt felfedezve személyesen sietett a hajóhídra, s annak néhány tagját kötvén a nyíláson sikerült az égő hajókat átengedni: a hajóhid tehát megmenekült a pusztulástól (Smoling Somorjay 1934: 82).

Tanulmányom zárásaként, annak igazolására, hogy a hagyományos hajóvontatás, a népi fahajózás milyen szívósan tartja magát, felidézem *Kossuth Lajos* papjának, *Ács Gedeonnak* 1861-ből származó emlékező sorait: „A Duna még most is élettelen; még most is kevés rajta a gőzös, vitorlás pedig éppen nincs; és a nehéz gabonahajókat most is még görnyedő ménés vontatja, mint Noé idejében.” (Ács 1989: 405–406)

Irodalom

- ÁCS, Gedeon*: Mihelyt gyertyámat eloltom... Budapest, 1989
- BALÁZS, Péter*: Győr a feudalizmus bomlása és a polgári forradalom idején. Budapest, 1980
- BARNA, Gábor*: A tutajozás kulturális jelentősége a Közép-Tisza és a Hármas-Körös mentén. *Ethnographia* 189–212, 1988
- BÁCSKAI, Vera*: Adalékok az 1840-es évek gabonakereskedelmének történetéhez. *Agrár-történeti Szemle* 1–26/262–272, 1986
- BÁCSKAI, Vera-NAGY, Lajos*: Piackörzetek, piacközpontok és városok Magyarországon 1828-ban. Budapest, 1984
- BELITZKY, János*: A magyar gabonakivitel története 1860-ig. Budapest, 1932
- BENDA, Gyula*: Statisztikai adatok a magyar mezőgazdaság történetéhez. Budapest, 1973
- BÍRÓ, József*: Batthyány Tódor hajóépítő és hajózási kísérletei. IN: A Közlekedési Múzeum Évkönyve I. Budapest, 239–265, 1971
- Képek a dunai hajózás múltjából. *Természet Világa* 11/497–500, 1972
- A hajózás szerepe Magyarország közlekedésében a XVIII. század utolsó harmadában. IN: A Közlekedési Múzeum Évkönyve III. Budapest, 171–213, 1977

Bernhard Antal találmányai. IN: A Közlekedési Múzeum Évkönyve IV. Budapest, 179–248, 1979

A magyar hajóépítés 150 éve. Budapest, 1985

CSIKVÁRI, Jákó: A közlekedési eszközök története I–II. Budapest, 1882–83

DÓKA, Klára: A vízi munkálatok irányítása és jelentősége az ország gazdasági életében (1771–1918). Budapest, 1987

GAÁL, Jenő: Berzeviczy Gergely élete és művei. Budapest, 1902

GONDA, Béla: Magyarország belvízi hajózása. Budapest, 1899

GRÁFIK, Imre: A magyarországi fahajózás. (Néprajzi Közlemények XXVI.) Budapest, 1983a

Az áru útja a szállítás forradalma előtt. *Ethnographia* 1/1–35, 1983b

Hajósvállalkozók a Duna mentén a XIX. század közepén. IN: Jankovics J.–Kósa L.–Nyerges J.–Seidler W. (szerk.): A magyar nyelv és kultúra a Duna völgyében I. Budapest–Wien, 269–276, 1989

Hajózás és gabonakereskedelem. Debrecen, 1992

Szegedi vállalkozók a népi hajózásban a 19. század közepén. IN: Békési I.–Jankovics J.–Kósa L.–Nyerges J. (szerk.): Régi és új peregrináció. Magyarok külföldön, külföldiek Magyarországon III. Budapest–Szeged, 1724–1733, 1993a

Regionális áru- és terményforgalom a reformkori szegedi hajóhid-kinyitási naplók alapján. *Agrártörténeti Szemle* 1–4/39–90, 1993b

Levéltári forrás a népi hajózás kutatásában. IN: Novák László (szerk.): *Studia Comitatus* 24/II. 129–136, 1994a

A dunai hajóvontatás ikonográfiaja. IN: *Arrabona* 31–33, Győr, 266–287, 1994b

Egy törvényjavaslat motivációi. Széchenyi István közlekedés-fejlesztési elképzelései és a tiszai hajózás múltja. *Néprajzi Értesítő* 5–22, 1994c

GYIMESI, Sándor: Városok a feudalizmusból a kapitalizmusba való átmenet korában. Budapest, 1975

GYULAI, Rudolf: A Császári Királyi Szabadítékos Rév-Komáromi Biztosító Társaság története. Komárom, 1896

HANZÉLY, János: Magyarország közútjainak története. Budapest, 1960

HORVÁTH, Mihály: Az ipar és a kereskedés története Magyarországon a három utolsó század alatt. Buda, 1840

HUNFALVY, János: Hazánk közlekedési eszközeiről. Pest, 1867

IHRIG, Dénes (szerk.): A magyar vízszabályozás története. Budapest, 1973

JANKÓ, Béla: A magyar dunai gőzhajózás története. Budapest, 1968

KALAPIS, Zoltán: Régi vízi világ a Bácskában és Bánátban. Újvidék, 1993

KAPOSVÁRI, Gyula: Művészeti adatok Szolnok történetéből. *Művészet* 2/7–9, 1975

KAPOSVÁRI, Gyula-RÉDEI, István (szerk.): Szolnok megye műemlékei. Szolnok, 1988

KAROLYI, Zsigmond: A vízhasznosítás, vízellátás és vízgazdálkodás története Magyarországon. Budapest, 1960

KAROLYI, Zsigmond–NEMES, Gerzson: A rendszeres szabályozások kora (1846–1944). Budapest, 1975
 KECSKÉS, László: Komáromi mesterségek. Budapest–Bratislava, 1978
 KENESSEY, Albert: A kaspaszkodó hajózásról. Budapest, 1872
 KOROMPAI, Gábor: Az Alföld vízi útjai. IN: Alföldi Tanulmányok XI. Békéscsaba, 163–187, 1987
 MAJOR, István: Honvédelményeim. Budapest, 1973
 MÉSÁROS, Vince: Széchenyi és a magyar vízügyek. Budapest, 1979
 PAKUCS, Béla: A magyar vasútépítés kezdete. Pécs, 1934
 PETROVIC, Nikola: Hajózás és gazdálkodás a Közép-Duna-medencében a merkantilizmus korában. Beograd–Novid Sad, 1982

REIZNER, János: A régi Szeged I. A negyvenes évek és a forradalom napjai Szegeden. Szeged, 1884
 RUZITSKA, Lajos: A magyar vasútépítések története 1914-ig. Budapest, 1964
 RÚZSÁS, Lajos: A városi fejlődés a XVIII–XIX. századi Dél-Magyarországon. (A városi fejlődés gazdasági alapjai) Budapest, 1966
 SMOLING SOMORJAY, Béla: Dunakrónika. Jegyzetek a Duna történelmi naplójából. Budapest, 1934
 SOMOGYI, Sándor: A dunai transzkontinentális nemzetközi hajózóút megvalósításának feladatai hazánkban. Földrajzi Értesítő 2–4/255–263, 1976
 SZATHMÁRY, Károly: Baja szerepe Magyarország kereskedésében és lehető összekapcsolása az alföldi vasúttal. Pest, 1864

Az olcsó vasutak tárgyában kiküldött Bizottság munkálata. Magyarország anyagi érdekei. Nemzetgazdasági folyóirat III–IV. füzet 313–381, 1865
 SZÉCHENYI, István: Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről. Pozsony, 1848
 TAKÁCS, Sándor: A dunai hajózás a XVI. és a XVII. században. Magyar Gazdaságtörténeti Szemle 97–123, 145–177, 193–223, 289–319, 341–374, 1900
 VEDRES, István: A Tiszát a Dunával összekapcsoló új hajókázható csatorna. Szeged, 1805
 ZSÓTÉR, János: Hajósi jó rendviszonyos köteleességek és általános rendszabályok. Szeged, 1842
 XÁNTUS, János: A magyarországi gőzhajózás érdekében. Győri Közlemény 342–343, 350–351, 358 és 366–367, 1864

Dr. Kedves Gyula

Katonai szállításügy

a szabadságharcban

A 18. században Európában kialakultak a nagy létszámú állandó hadseregek, amelyek hadműveletei nagy területeket fogtak át. Ezek ellátása hadianyaggal, élelmiszerrel, takarmánnyal, a csapatok mozgatása nagy körültekintést igénylő, körülményes szervezőmunkát feltételező tevékenység volt. Egy-egy hadszíntérré vonuló hadsereg – elsősorban a lovak nagy száma miatt – hallatlanul nagy szállítási kapacitást igényelt. A katonaság élelemellátását még csak-csak hanyagolhatta a hadvezetés (szerezzen a katonának élelmet ott, ahol tud, ez vezet aztán a zsoldoscsapatok leginkább a sáskajárásra emlékeztető dúlására baráti és ellenséges területen egyaránt, ahol a megfelelő védelem nem állt rendelkezésre), de az állatok takarmányellátása megkerülhetetlen kérdés volt, hiszen ennek elégtelensége esetén használhatatlanná vált a lovasság, mozgásképtelenné vált a hadsereg, nem juthatott a megfelelő helyre a tüzérség: rö-

viden szólva a hadsereg képtelenné vált a hadműveletek végzésére.¹ A tűzfegyverek elterjedésével, a tüzérség és az ostromtechnika fejlődésével pedig nagy könnyű hadianyag, lőszer szállításáról kellett gondoskodni. Az első modern értelemben vett vezérkarok felállítása is ide vezethető vissza. Ezeknek a testületeknek az elsődleges feladata az említett szállítások megszervezése, a csapatok mozgatásának koordinálása lett.

A 18. század végén a francia forradalmi, majd napóleoni háborúk során teret nyert a manőverező harcászat tovább növelte a katonai szállításügy fontosságát. Ettől az időtől kezdve a katonai győzelem elérésnek legfőbb zálogává vált, hogy a megfelelő időben a megfelelő helyen a megfelelő mennyiségű hadianyagot és katonaságot lehessen bevetni. Ennek megszervezése a vezérkar, a hadvezér mellett működő törzs feladata volt, a hadvezér pedig – amennyiben ezt a tevékenységet jól látta el – többnyire megnyerte

a csatát, s jó esetben eldöntötte a hadjárat vagy a háború sorsát is. Ugrásszerűen és hallatlan mértékben megnőtt a katonai szállítások szerepe.² Az már más kérdés, hogy a legtöbb esetben valami mindig közbejött és a vezérkarok gondosan megtervezett hadműveleti tervei csődöt mondtak, mert a megfelelő helyen nem mindig lehetett a megfelelő időpontban és szinte sohasem a megfelelő mennyiségű hadianyagot, katonaságot bevetni. Ha ezt mégis sikerült megoldani, akkor aránylag gyorsan döntést lehetett kicsikarni a háborúban, ez lett a gyökere a német villámháborús terveknek is, hiszen az első tökéletesen végrehajtott ilyen háború az 1866-os osztrák–porosz háború volt, amit négy év múlva a franciákkal szemben is megismételték.

Az 1848/49-es szabadságharc hadműveletei gyakorlatilag átfogták az ország teljes területét, sőt három alkalommal Magyarország területén kívülre is kiterjedt, ha csak 1-2 napos időszakokra is.

Ennélfogva már a felületes szemlélő számára is nyilvánvaló kell, hogy legyen, megkülönböztetett fontossága volt a katonai szállításoknak a szabadságharc hadműveleteiben. Ez már a tervezés során érvényesült, hiszen még nincs igazi háború, még csak a Délvidéken folyik korlátozott mértékű – bár igen véres, elsősorban a polgári lakosságot sújtó – harctevékenység a szerb felkelés kibontakozásával párhuzamosan, de az első felelős magyar kormány hadügyminisztériumának megszervezésekor 1848 júniusában a vezérkart, illetve annak a vázát már a napóleoni háborúk tapasztalatai alapján szervezik, elnevezésében is utalva legfontosabb tevékenységére. A hadügyminisztérium egyik osztályaként felállított szerv neve „katonai elhelyezési és mozdítási osztály” volt.³ Tisztjei között volt az a *Czetz János* is (egyenlőre főhadnagyi rangban), aki 1848 őszén vezérkari őrnagyként az erdélyi hadműveletek tervezését végezte, amelyek legfontosabb jellemzője a dinamizmus volt, a csapatok gyors mozgatása, az egyes hadoszlopok egymástól különvált meneteltetése, majd a megfelelő pontokon hirtelen egyesítése. Az erdélyi sikerek záloga ez a mozgékony hadviselési forma volt, ez azonban rendkívüli precizitást igényelt (néhány esetben nem is sikerült megoldani az egyes oszlopok együttműködését, úgymond hiba csúszott a számításba, ami súlyos vereségekhez vezetett). *Czetz Jánosban* tisztelhetjük különben a honvédsereg legfiatalabb tábornokát, még nem volt 27 éves 1849. májusi tábornoki kinevezésekor.⁴

1848 nyarán azonban még nem annyira a hadműveleti tervezésnél, sokkal inkább a hadsereg megszervezésénél volt nagyobb jelentősége a katonai szállításoknak. Nehezítette ezt a tevékenységet az a tény, hogy Magyarország 19. század közepi közlekedési hálózata – az ipari fejlettséghez (he-

lyesebben fejletlenséghez) hasonlóan – meglehetősen visszamaradott volt. Megindult ugyan a korszak nagy csodájának, a modernizáció jelképének számító vasút építése, de ez még csak az ország kis részét fogta át: Szolnok–Pest–Vác vonal, illetve az ország nyugati peremén a Lajtán túli területek kiépítettebb vasúthálózatához csatlakozva Sopronig és Pozsonyig húzódott két vonal. Jóval fejlettebb volt a vízi szállítás, elsősorban a Dunán. A szabadságharc katonai vezetése a hadműveleti tervezésnél ezeket a lehetőségeket messzemenően figyelembe is vette, nem véletlen, hogy a főhadiszintér a fegyveres küzdelem időszakának jelentős részén éppen a Duna Pozsony–Pest közötti szakaszának vidékét érintette, s itt – közelebbről Győr és Komárom térségében – zajlottak a szabadságharc legjelentősebb hadműveletei. A közúthálózat megint nagyon fejletlen volt, ráadásul féloldalas. Az ország keleti felében, különösen az Alföldön rendkívül rossz utak hátráltatták a hadseregek mozgását. Nyugat-Magyarországon már jobbak voltak az utak, de minőségük itt is jócskán hagyott kívánnivalót maguk után, amint az kiderül jó néhány katonai iratból: *Görgey* 1849. április végén Komáromban, illetve Esztergomban hagyatja hadserege ún. nehézmálháját, amikor elrendeli a Budavár ostromához történő felvonulást, mert a „postaút kivételével nehéz szállítóeszközök számára nem különösebben használható” a Dunántúl északi részének közúthálózata.⁵

Maradjunk azonban egyenlőre a hadseregszervezés időszakánál, amikor is a katonai szállítások elsősorban a hadsereg felfegyverzését, felszereléssel való ellátását, illetve kisebb részben az újoncok összevonását érintették.

A honvédsereg fegyverbeszerzésének három fő forrása körül kettő erőteljesen kötődött a szállítási kapacitáshoz. Külföldről –

nagyrészt belga, kisebb részt angol fegyvergyárakból – történő beszerzéssel mintegy 25 000 puska és jelentős mennyiségű löszert juttattak elsősorban *Sztankó Soma* százados tevékenysége nyomán Magyarországra. Ezt a fegyvermennyiséget Bécsen keresztül szállították be az országba, legnagyobb részét hajóval a fővárosba.

Innen aztán, ha lehetett, vasúton, ha nem, fogatolt járművekkel jutott el a fegyver az alakulatokhoz. Jelentős mennyiségű fegyver a császári–királyi hadsereg hadianyagraktáraiból került a szerveződő honvédsereghez 1848 nyarán és őszén. Ezek a raktárak az erődökben, illetve Budán helyezkedtek el. Ez szállítási szempontból viszonylag szerencsés volt, mert Pétervárad, Temesvár, Eszék a délvidéki hadműveleti területen feküdt, így az itteni fegyverkészletet nem kellett nagyobb távolságra szállítani. 1848 szeptemberétől a komáromi erőd hasonló helyzetbe került.

A hazai fegyvergyártás megindulása a fővároshoz kötődik, de mire az felfutott, 1848. december végén ki kellett üríteni, s a fegyvergyártó bázis Nagyvárad körül alakult ki. Ennek a térségnek a kedvezőtlen közlekedési viszonyai sokszor okoztak problémát, innen fegyvert, löszert, s más hadanyagot csak fogatolt járművekkel lehetett elszállítani.

Itt érkeztünk el a talán legfontosabb szállítási problémához a szabadságharcban; ez a löszerszállítás volt. Míg az eddig említett katonai szállítást igénylő feladatok többnyire eseti jellegűek voltak, a löszereállítás állandó szállítási tevékenységet igényelt, hiszen – mai szóhasználattal – fogóanyagról volt szó. A legnagyobb löszergyártó bázis Nagyváradon volt, de jelentős volt a nagybányai telep (elsősorban ez látta el a téli hadjárat során az erdélyi csapatokat), illetve a Kárpátalján települt apró üzemek, 1849 májusától a felszabadított

bánsági bányavidék (Krassó és Resica környéke), a felső-magyarországi bányavárosok és a gömörszepesi vidék. Már maga a löszerek előállítása is jelentős szállítási kapacitást igényelt, mert a legtöbb helyen csak félkész termék előállítása folyt: golyók, gránát- és bombatestek öntése a bányavidékekhez kapcsolódó kohókban; salétromfőzés Szabolcsban, Békésben; jó minőségű fa-szén előállítása az erdővidékeken, ez utóbbiak a puskaporgyártáshoz szükségesek. A puskapor maga is félkész termék, a löszergyártó laboratóriumban a feldolgozott anyagok felhasználásával állíthatták elő a kézilőfegyverek (puskák, karabélyok, pisztolyok) ún. papírtöltéseit és a tüzérségi löszereket: golyótöltést, gránátot, kartácsot, bombát, s még sorolhatnánk.⁶ Ezeket az egymástól sokszor száz kilométert is meghaladó távolságban létesített gyártóhelyeken előállított félkész termékeket az összeszerelő telepekre kellett szállítani, s ez a legtöbb esetben csak fogatolt járműveken volt lehetséges. A löszert a többnyire Tisza mögé telepített löszerraktárakban szállították. Ezek a löszerraktárak látták el az egyes hadtesteket. Míg az eddig említett szállításokat többnyire a kormánybiztosok, illetve a törvényhatóságok szervezték, biztosították a szükséges fogatokat, addig az igazi értelemben vett katonai szállítás, a hadseregbe tagozott szállítószolgálat csak a hadtestek közvetlen ellátásánál (elsősorban a löszereállításnál!) kapcsolódott be. Ez volt a szekereszkar. Fő feladata a hadsereg mozgásának kiszolgálása volt, gyakorlatilag két területre leszűkítve tevékenységét. Az egyik a tüzérség mozgásának biztosítása, vagyis a lövegek vontatása és az ütegekhez tartozó hadianyag szállítása. A másik a hadtestek löszereállítását biztosító tevékenység, amely ha a szállított anyag tömegét vesszük, megint csak nagyobb részt a tüzérséghez kötődött.⁷ Ha mód

nyílt rá, a szekereszkar végezte a csapatok málhájának szállítását is, de sok esetben ezt már a polgári lakosságtól igényelt, illetve bérelt fogatokkal lehetett csak biztosítani. Összességében véve ez is jelentős szállítási kapacitást igényelt, hiszen egyetlen gyalogos zászlóalj kiszolgálásához 31 fuvarra igényelték.⁸ A honvédseregben pedig 150 gyalogos zászlóaljat szerveztek, s hol vannak még a többi fegyver- és csapatnevek?!

Jelentős szállítási kapacitást kötött le még a hadianyaggyártás igénye is. Elsősorban a ruházati anyagok és a katonai felszerelés előállítása igényelt nagy mennyiségű anyagmozgatást. A fegyver- és löszergyártáshoz hasonlóan ezen a termékek előállítása is kis kézműves műhelyek bevonásával történt, amelyek a legtöbb esetben beszállítóként félkész termékeket állítottak elő. Jelentős volt a posztóanyag szállítása, a nyersbőr és a cserzett, kikészített bőr szállítása.

Hallatlan mennyiségű bőrtanyagot használtak fel a löszerszármok készítéséhez (az új huszárlakulatok felállításához legkevesebb 12 000 lovat kellett felszeresíteni!), a tüzérséget és szekereszkart kiszolgáló fogatok szármagainak, szuronytokjainak, deréköveinek, kardszíjainak előállításához.

A működő hadsereg élelemellátása egész szekérszlopokat igényelt, pedig itt – ahol lehetett – a legnagyobb mértékben igénybe vették a vízi szállítás lehetőségét. Úgy a császári-királyi, mint a honvédsereg élelmiszeres uszályok sorát zsákmányolta egymástól el a Dunán a hadiszerencse forgandóságától függően.

Jelentős szállítási kapacitást igényelt a sebesültszállítás is, főként a nyári hadjárat gyorsan változó hadi helyzete következtében. Erre vonatkozóan egyetlen sebesültszállítási majdhogynem odüsszeusi bolyongássá változó,

de korántsem egyedülálló története: Az orosz csapatok Kárpáton történő betörését követően június 20-án sebesült meg az 1. vadászrezred néhány katonája, akiket szekereken az eperjesi hadikórházba szállítottak. Ellátásuk után az oroszok előretörése miatt azonnal tovább szállították őket Kassára, majd néhány nap múlva Miskolcra, s július elején tovább már egyenesen Pestre. Egy héten belül sor került a főváros kiürítésére, s ezúttal a rettenetesen rázó szekerek helyett hajóval szállítottak egyszerre többszáz sebesültet (több uszályon elhelyezve őket) Kalocsára. Aki ezt a tortúrát túlélte, az Kalocsán már biztos számíthatott a felépülésre, hacsak el nem kapta az ekkor már egyre nagyobb mértékben terjedő kolerát. Itt ugyanis közel 2 hetet töltöttek, amikor Bajára kellett továbbvonulni, majd néhány napos pihenő után Szegedre.⁹

Ezen bolyongást felhasználva essen néhány szó a szállítási módokról is, csak vázlatosan. A vízi szállítási fontosságát első pillanattól kezdve átlátta a politikai és katonai vezetés egyaránt, így nem véletlen, hogy a honvédsereg alkalmazta először a kontinensen a gőzerejű folyami hadihajót. Ez volt a Mészáros hadigőzös, amely egy dunai személyszállító lapátkerékes gőzhajó (Ferenc Károly volt a neve) átalakításával készült, és legfontosabb feladata a dunai hajózás szabad biztosítása volt a sajkás flottillát birtokló szerb felkelőkkel szemben.¹⁰ Hadianyag-, élelmiszer- és csapatszállításra egyaránt használták a dunai vízi utat, utóbira elég legyen csak a Lajtánál álló magyar sereg erősítésére 1848 októberében ezerszámmra hajókon szállított önkéntesekre hivatkozni.

Bár kevés vasútvonal volt az országban, azt maximális mértékben kihasználta a honvédsereg, de az ellenfél is. Már az önkéntes nemzetőrség táborainak kijelölésénél 1848 augusztusában is

tettenérhető ez a szándék, hiszen a négy táborból kettő a vasútvonal két végpontján szerveződött (Szolnokon és Vácott), s mozgósításuk során igénybe is vették ezt a modern szállítási formát.¹¹ Az őszi újoncozás során a tiszántúli területek újoncait rendszeresen vasúton szállították a fővárosba és Vácra. Legnagyobb szerepet pedig a főváros kiürítésénél kapott a vasút 1849. január elején, illetve július közepén. Ekkor a kormány, illetve az OHB tilalmat rendelt el a magánszemélyek vasúti szállítására, hogy az állami javakat a lehető leggyorsabban és hiánytalanul elszállíthassák. Mindkét alkalommal *Csányi László* irányította a kiürítést, januárban mint teljhatalmú országos biztos, júliusban mint közlekedés- és közmunkaügyi miniszter.¹² 1849 nyarán már kombinálták a vasúti és folyami közlekedést a Pest–Szolnok vasútvonal és a tiszai gőzhajózás lehetőségeinek egyesítésével. *Kossuth* július elején Szolnokot és a Tisza vonalát tartotta a katonai szállítások szempontjából a legfontosabb pontoknak. A vasúthoz hasonlóan a gőzhajókon is korlátozták a magánszállításokat.¹³ Július 3-án megújították és kibővítették *Halassy Kázmér* szállítási kormánybiztosi megbízatását, amit gyakorlatilag 1849 január eleje óta folytatott közmegelegedésre.¹⁴ A vasutat, mint a leggyorsabb csapatszállításra alkalmas eszközt vette igénybe a honvédsereg 1849. július 9-én, amikor is a IX. hadtest teljes gyalogságát Abonyból Szolnokra vasúton szállítják az oroszok ellen tervezett tiszántúli hadművelet megindításához.¹⁵ Ekkor még az orosz csapatok elhagyják a Tiszántúlt, ahová csak élelemszerzés céljából nyomultak be, így a hadművelet szükségtelenné vált. Annál sikeresebb volt a császári hadvezetés részéről a vasútvonalak igénybevétele a hadműveletek meggyorsítására 1849 júniusában. *Panjutyin* altábornagy 12 000 fős

orosz hadosztályát vasúton szállították Pozsony térségébe, így azok már június közepén megérkeztek, majd a Pozsony–Nagyszombat lóvasút igénybevételevel még éppen időben érkeztek június 21-én a Pered térségében zajló magyar áttörés megállításával birkózó császári csapatok megsegítésére. A honvédsereg itteni vereségének legfőbb oka az orosz hadosztály időben történő megjelenése volt.

Sok szó esett a fogatolt járművekkel történő szállításról. Ezek nagyobb része az előfogati rendszerben történt, ami annyit jelent, hogy a községi előjárók kötelesek voltak a szállítási igényeknek megfelelő fuvarot biztosítani a hadsereg számára, amiért bérleti díjat kapott a szolgálatot végző tulajdonos. Ez bizony nem volt túl jó megoldás, mert bár jelentős szervező és adminisztratív munkától mentesítette a hadsereget, ugyanakkor nem volt állandó, s főleg megbízható, fegyelmezett szállítószolgálat ez a rendszer. Elsősorban válságos helyzetekben mutatkoztak meg hiányosságai. Előfordult, hogy szükségből ezeket az előfogati rendszerben működő fuvarokat a tüzérség számára lövegvonatásra is igénybevételek, ilyenkor azonban a harci zajhoz nem szokott lovak s gazdáik a legtöbb esetben cserbenhagyva a lövegeket elfutottak a csatából.

Összességében véve a lehetőségekhez képest megfelelő módon működött a magyar katonai szállítás gépezete a szabadságharcban. Persze történtek fennakadások, de az esetenkénti súrlódások ellenére a polgári hatóságok, a lakosság és a hadsereg együttműködése ezen a téren példászerű volt. Ez elsősorban a kormánybiztosok tevékenységét dicséri, közülük is elsősorban *Halassy Kázmér*ét. Ennek elismerése éppen a legválságosabb napokban, 1849. július 23-án történt *Kossuth* részéről, amikor is maradásra bírja a lemondását fontolgató kormánybiztost: „E gondtól fel

nem menthetem, azon egyszerű oknál fogva, mert más akárki 6 ökörrrel sem képes annyit tenni, mint Ön kis ujja mozdításával.”¹⁶

Különös módon a szállítással kapcsolatos legnagyobb problémák a hadsereg szempontjából éppen a legnagyobb diadalok idején jelentkeztek, 1849 április második felében. Akadozott az utánpótlás, elsősorban a lőszerellátás terén. Az ez irányú kutatások alapján biztonsággal ki lehet jelenteni, hogy az éppen ekkorra felfutó lőszergyártás ki tudta elégíteni az igényeket. Erre csak néhány számadat: a nagyváradi lőszergyár termelése 1849 február eleje és március vége között 167 745 tüzérségi töltés volt.

A tavaszi hadjárat során a főseereg tüzérségi lőszerfelhasználása a jelentéseket alapul véve nem nagyon haladhatta meg március végétől áprilisi 26-ig a 20 000 töltést. Az erdélyi hadsereg komolyabb hadműveleteket éppen ebben az időben nem végzett, a Délvidéken működő csapatok tüzérsége pedig gyengébb volt a főseregnél (Arad ostrománál sem használtak fel túl sok töltést), tehát a lőszergyár által biztosított mennyiség többszörösen meghaladta az igényeket. A főseregnél mégis lőszerhiányra panaszkodtak. A dolog nyitja a szállításban kell, hogy legyen. Nem annyira a szállítás szervezésnek elégtelenségére kell itt gondolnunk, objektív körülmények okozták a problémát. A lőszerraktárak mind a Tisza mögött létesültek, s áprilisi folyamán a honvédsereg olyannyira sikeresen tört előre az ország nyugati határvidéke felé, hogy az utánpótlási vonalak hetek alatt több száz kilométerre nőttek. Ez a probléma hirtelenjében kezelhetetlen volt a szállítást szervezők számára, fogatolt járművekkel ezt egyik napról a másikra nem lehetett megoldani. Itt lehetett volna nagy szerepe a vasút igénybevételenek, de a fővárost birtokában tartó császári sereg miatt ezt használni nem lehetett. Az első

adandó alkalommal a magyar hadvezetés megindította a vasúti szállításokat, április 23-án *Wagner Gusztáv* őrnagy Szolnokról már útnak indított egy nagyobb lőszerszállítmányt Vádra a főserег ellátására. A főserег Komáromból Budavár elfoglalására történő visszafordulásában ugyan nem döntő mértékben, de a közlekedési útvonalak szabadabb tételének igénye is közrejátszott, hiszen a vár elfoglalásával az egyetlen állandó Duna-híd a leg-rövidebb utánpótlási útvonalat biztosíthatta a Nyugat-Magyarországon döntést kicsikarni akaró főserег számára, s ehhez az átkelőponthoz kitűnően csatlakoztatható volt a vasútvonal is. Szolnokon nagy lőszerraktárt állítanak fel, ahonnan vasúton és a tiszai gőzhajókkal „a kívánatos gyorsasággal volnának elszállíthatók”.

Jegyzetek

1. A szállítások szerepének megnövekedésére az állandó hadseregek megszervezésének idején. Lásd: Perjés Géza: Mezőgazdasági termelés, népesség, hadsereg-élelmezés és stratégia a 17. század második felében (1650–1715). Budapest, 1963
2. A háborúk és a hadművészet 19. századi modern elveire ld. Carl von Clausewitz: A háborúról (ford.: Réczey Ferenc). Budapest, 1962
3. A hadügyminisztérium megszervezésének rövid, de kitűnő összefoglalása Hermann Róbert: Az áprilisi törvények hadügyi rendelkezései, a hadügyminisztérium és a katonai közigazgatás a szabadságharc idején. In: A szabadságharc katonai története (szerk.: Bona Gábor). Budapest, 1998. 37–42. o.
4. Czetz újszerű hadműveleti terveire bővebben ld. Kedves Gyula: Czetz János, a szabadságharc legifjabb tábornoka. Budapest, 1996.
5. Hadtörténelmi Levéltár 1848/49: 24/595
6. A fegyver- és lőszergyártás területi elhelyezkedésére bővebben ld. Bakó Imre: A Magyar Állami „Országos Fegyvergyár” működése 1848/49-ben. Budapest, 1942
7. A lőszerezés rendszerét összefoglalja Csikány Tamás: Az 1848/49-es szabadságharc tüzérserégének megszervezése és

- alkalmazása című kandidátusi disszertáció (kézirat MTA ill. a Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem könyvtárai)
8. Hadtörténelmi Levéltár 1848/49: 6/37
 9. Bartha Mór 1848/49-iki honvéd fővadász emlékiratai. Részleteit közreadta Gacsályi Gábor (Honismereti Kutatások Szabolcs-Szatmárban IX. k. Nyíregyháza, 1981. 103–112. o.)
 10. A hadihajó tevékenységére bővebben ld. Urbán Aladár: A „Mészáros hadigőzös” 1848-ban. Hadtörténelmi Közlemények, 1987/4. 668–690. o.
 11. A szolnoki önkéntes nemzetőrtábor vasúti mozgatására Görgey István: 1848 júniustól–novemberig (szerk.: Katona Tamás) Budapest, 1980 és Borcsik Salamon: Nagyállótól Komáromig (a rend. Soltész István). Nyíregyháza, 1956
 12. Kossuth Lajos Összes Munkái (a továbbiakban KLÖM) XV. k. Kossuth Lajos kormányzóelnöki iratai. Budapest, 1955. 637. o.
 13. KLÖM XV. k. 655. o. Szolnokon nagy lőszerraktárt állítanak fel 1849 júniusában, ahonnan az utánpótlási eszközök vasúton és a tiszai gőzhajókkal „a kívánatos gyorsasággal volnának elszállíthatók”
 14. KLÖM XV. k. 655. o. és 665. o.
 15. KLÖM XV: k. 697. o.
 16. KLÖM XV. k. 764. o.

Dr. Katona András

ZÁRSZÓ

A közzétett kiváló cikkek (előadások) értékelése, összefoglalása nem lenne célszerű, hiszen olyan – önállóan helytálló – tudományos értékű művekről van szó, amelyek kiegészítése nem szükséges.

Ehelyett kissé részletesebben szólnék arról az eseményről, mégpedig *Széchenyinek* 1848. április 7–8-án elfogadott közlekedési javaslatáról, amely döntő szerepet játszott abban, hogy a mostani időpontban tartottunk országos konferenciát az 1848–49-es forradalom és szabadságharc közlekedésének, vízügyének és hírközlésének eseményeiről. Ugyancsak ez vezérelt bennünket, hogy fo-

lyóiratunk jelen számában célszámként jelentessük meg a konferencián elhangzott előadásokat.

A törvényszöveg – az 1848. évi XXX. törvénycikk – egyike volt a nevezetes áprilisi törvényeknek, amelyek nagymértékben hozzájárultak ahhoz, hogy Magyarország rövid idő alatt a rendi, feudális viszonyokból polgári parlamentáris országgá váljon. A hivatkozott XXX. törvénycikk szövegjavaslatát, amely a közlekedési törvényt tartalmazta, *gróf Széchenyi István* mint az 1848. március 23-án megalakult első felelős magyar kormány közmunka- és közlekedési minisztere terjesztette elő, amelyet Pozsonyban az utol-

só rendi országgyűlés alsó és felső táblája 1848. április 7-én és 8-án el is fogadott.

A törvény alapját *Széchenyi* „Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről” c. tanulmánya adta. A munka jelentőségét és lényegét akkor érthetjük meg, ha nemcsak a rövidített törvénycikk tartalmát, hanem az annál lényegesen többet tartalmazó „Javaslat” egészét, körülményeit is megismerjük.

Széchenyi 1815-től kezdődően többször bejárta Európa nemcsak nyugati, hanem keleti részeit is. Utazásainak tapasztalatai szolgáltak koncepciója alapjául. Főbb elképzeléseit, megfigyeléseit

összegezte és a hozzá közelálló munkatársaival nézeteit megosztotta. A „Javaslat” előszavakban utal is erre: „...melyeket több jeles fők segítségével összeszedni alkalmam volt”. Így alakult ki az a *Széchenyi* körüli műhely, amelyben a leginkább meghatározó személyiség titkára, *Kovács Lajos* volt.

Kovács rendszerező, gondolatformáló munkáját kevésbé ismerjük, jóllehet a mindmáig időtálló megállapításokból több tőle származott, de ezek is *Széchenyi* nevével fonódtak össze. Azt, hogy *Kovács Lajos* milyen tapasztalatokat szerzett *Széchenyi* mellett és mennyire hasznos munkát végzett, mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy *Széchenyi* 1848. szeptember 5-ig tartó miniszterségét követően a tárcát államtitkári rangban 1848. szeptember 11-ig, majd 1848. szeptember 28-tól miniszteri osztályfőnöki rangban ő irányította.

Az előző – *Kovács Lajosra* vonatkozó – megállapítások érdekes további összefüggése, hogy az „Előszó”-ból idézett utalás a „Javaslat”-ot is arra a sorsra juttatta, hogy *Széchenyi* összes műveit tartalmazó kiadásokba, de még a lexikonok szócikkeibe sem került be, mint *Széchenyi* alkotás. Így a gróf részéről a környezet felé tett nemes gesztus a közlekedési alapművet a kevésbé ismert és elismert *Széchenyi* művek közé szorította.

A „Javaslat” *Széchenyi* közlekedéspolitikai nézeteinek összegzéseként kormányzati programként készült, de alapelveit tekintve számíthatott az ellenzék rokonszenvére is, mert tartalmazta a közlekedés fejlesztésére vonatkozó korabeli liberális elképzeléseket is, amelyet elsősorban *Lónyay Menyhért*, valamint *Eötvös*, *Szalay* és *Trefort* nevével fémjelzett centristák képviseltek.

A „Javaslat” első fejezete azzal az alapvetéssel, hogy elkerülhetetlen az út és vasútépítés országos irányítása és központi felü-

gyelete máig ható korszakos megállapítást tesz. Az a felismerés, hogy a mai kifejezéssel élve közlekedési infrastruktúra fejlesztése és működtetése elképzelhetetlen a központi akarat és koordináció nélkül rendezte az addig sokféle megoldásban gondolkodó elméleteket. *Széchenyi* megközelítésében az előremutató jelleg is dominál, mert „nem annyira egy már létező s csak nehézkes kereskedelmi forgalom élénkítése, mint inkább a még nem létezőnek az országban előteremtése” a cél.

A rendkívül hiányos és műszaki megoldásaiban kezdetleges közlekedési hálózat igényli is ezt a távlatos gondolkodást, hiszen ha belátható időn belül nem történik változás, Magyarországnak esélye sem lett volna a polgári körülmények kialakítására. A nagyszerű gondolatsor és a részletes tervek 10 év alatti megvalósítása – ez volt *Széchenyi* célja – alkalmas lett volna az elmaradások felszámolására. A célkitűzések reálisak voltak még akkor is, ha csak egyetlen megfelelő kőút az ún. Lujza út volt az – Károlyvárostól Fiuméig 140 km –, amellyel mint meglévő hálózati elemmel lehetett számolni. A „Javaslat” rendszerszemléletét, amely a vasutak, közutak és vízi utak összehangolt kiépítéséből állt, jól érzékelteti a hálózatot bemutató térkép.

A kivitelezés anyagi feltételrendszerét is elemzi, amikor is számbaveszi, hogy egy mérföld vasútépítés 320 ezer forintba kerül. A terv szerint a vasútépítéshez évi 8 millió forint, a folyamatszabályozásra és útépítésre pedig 2 millió forint kellett volna. Forrásként 100 millió forint hitelfelvételét jelöli meg úgy, hogy a kamatok és a törlesztés részleteit egyenes és indirekt adók kivételével lehetne megoldani. Terve megvalósítását csak akkor látja biztosnak, ha nem a nyereségvágy, hanem a közérdek vezeti a kivitelezőket.

A finanszírozási megoldás

egyértelműen az állami irányítást és kezelést feltételezi, hiszen a hiányos közlekedési útvonalak is egymástól nagymértékben eltérő paraméterekkel rendelkeztek, tovább nehezítve ezzel a közlekedők dolgát. Erről egyik munkájában úgy ír *Széchenyi*, hogy a két lóval közlekedő szekérhez több alkalommal másik két lovat kellett szerezni, hogy a sárból a szekeret kihúzzák, így két ló munkáját azonnal el is veszítették.

A második fejezetben a polgárosodott világ legfejlettebb országainak közlekedési rendszereit elemzi. Anglia, az Egyesült Államok, Kanada, Franciaország, Hollandia és Belgium példáin keresztül jut el oda, hogy „tanulnunk kell az előttünk járóktól, nekünk ott kell kezdeni, hol ők hosszú fejlődés után végeztek”.

A fejlett országok tapasztalatainak konkrét megjelenítéseként Pest középpontú vasúthálózatot képzel el Bécs, Fiume, Kassa és Arad felé.

A fővonalakhoz mellék- és szárnyvonalak kapcsolódnak, megoldva ezzel a távolabb fekvő vidékek, különös tekintettel az alföld gabonatermő tájainak és a bányavidékeknek közlekedési és szállítási kapcsolatait.

Sajnos a történelem nem hagyott időt a végrehajtásra: a júliusban már Pesten összeülő országgyűlésnek, a kormánynak, így *Széchenyinek* is a honvédelem dolgaival kellett foglalkoznia. A Budáról Fehérvár irányába építendő vasút felmérési, tervezési munkái megindultak, de a közlekedési miniszternek a vasútépítés helyett a Hengermalom öntődjének fegyvergyárrá való átalakításával kellett foglalkozni.

A beteljesületlen elképzelések részleges megvalósítására még a kiegyezés után újabb 20 évet kellett várni.

A „Javaslat” eszmeiségét *Baross Gábor* miniszter vitte tovább, akinek – milyen érdekes egybeesés – ugyancsak az idén ünnepeljük 150. születésnapját.



Kell a vasút Európában!

A MÁV Rt. az utasok, a fuvaroztatók igényeinek megfelelően alakítja át szolgáltatásait.

A MÁV Rt. – a kormányzat segítségével – fokozatosan modernizálja eszközparkját.

A MÁV Rt. alkalmassá válik az Európai Unióba tartó Magyarország céljainak kifejezésére.

Az új vállalati filozófiához immár átlátható szervezet társul. Ennek legjellemzőbb vonása a kereskedelmi és a pályavasút elkülönülése. A megelőző években született kormányzati és vállalati intézkedéssorozat további eredménye a MÁV piaci feltételekhez való alkalmazkodásának megkezdése, a pénzügyi-gazdálkodási folyamatok áttekinthetősége.



A MÁV teljesítményei	1997 (várható)	1998 (koncepció)	Index (%)
Utasfő (millió)	155,9	154,8	99,3
Utaskm (millió)	8465	8386	99,1
Árutonna (millió)	46,2	47,6	103,0
Árutonnakm (millió)	7886	8038	101,9
Bevétel (millió Ft)	153858	167532	109,0
Költség (millió Ft)	165758	182260	110
Eredmény (millió Ft)	-11900	-14728	
Átlagos létszám (fő)	59555	57420	96,4

A MÁV Rt. mintegy 450 milliárd forint értékű tárgyi eszközt működtet, amelynek jelentős része a kizárólagos állami tulajdonban lévő pályahálózat és tartozékai. A kincstári tulajdon 1998-ban várhatóan kivezetésre kerül a tőkeartálékból és az alapítóval szembeni hosszú lejáratú kötelezettségként jelenik meg. Ez a saját tőke több mint 200 milliárd forintos csökkenését eredményezi. Egyértelművé válik, mi a kötelessége az államnak a vasút európai színvonalúvá tételében, mi a feladata magának a MÁV-nak a működtetésben.