



Egey Emese

## A „második” Kossuth

Egy mérnök-politikus emlékezete

Kossuth Ferenc (1841-1914), Kossuth Lajos idősebbik fia, Deák Ferenc keresztfia kalandos életű, Európa-szerte ismert és elismert mérnök volt, aki az emigrációból hazatérte után itthon elsősorban politikusként, közéleti emberként tevékenykedett. Hányatott gyermekkor: dunántúli bujkálás, pozsonyi letartóztatás, törökországi tartózkodás után édesanyjával és testvéreivel, Lajos Tivadarral és Vilmával együtt Londonba került Pulszky Ferencékhez, majd később, 1852-ben Amerikából visszatérve atya is csatlakozott a családhoz. Ferenc kiváló eszű diákként több diplomát is szerzett, és öccsével együtt Londonon kívül Párizsban is tanult. Mérnöki és építésmérnöki végzettsége mellett vegyeseti, bölcsészeti és természettudományi stúdiumokat hallgatott, művészetekkel is foglalkozott, a politikai tudományokban elért eredményéért pedig külön pályadíjat vehetett át Sir Lewis Cornwall brit pénzügyminisztertől. Ifjú mérnökként a Dean-Forest Central Railway nevű társaságnál, Devon megyében helyezkedett el vasútépítkezéseknél. Amikor 1861-ben a Kossuth-család Olaszországba települt át, Peruzzi olasz közmunkaügyi miniszter apja révén állást ajánlott Ferencnek, de ő azt akkor nem fogadta el. Olasz vasútépítéseknel vállalt munkát, a liguriai, a Torino-környéki, majd később az alsó-itáliai körzet számos vasútvonalának megépítése vagy fejlesztése fűződik a nevéhez; idővel az észak-olaszországi vasutak felügyelő

kormánybiztosa lett Genovában. Eközben megszerezte az olasz állampolgárságot is. 1873-ban átvette a csőd szélére sodródott Cesenai Kénbányák Rt. igazgatását, talpra állította az üzemet és nagy megbecsülést vívott ki magának az alkalmazottak és a bányászok körében. Legendás szépségű angol felesége, Emilia Hoggins betegsége miatt egy időre Firenzébe költözött. Az ő halála után Nápolyban vállalt állást: az Impresa Industriale Italiana nevű, acélhid-építő, vasúti kocsiki- és tetőgyártó vállalat élére került. Ebben a minőségében nyerte el több, mai szóhasználatnál nemzetközi pályázaton meghirdetett nílusi híd tervezésének jogát. Legismertebb alkotásai hídjai a Níluson és a Tiberisen, a nápolyi Galleria Umberto első vasszerkezete, a palermói Nagyopera vasszerkezete, a mont-cenisi alagút, amelynek ventilációs-járól nagy visszhangot keltett tanulmányt is írt. Mérnöki munkásságának elismeréseként az olasz állam kitüntetésekkel jutalmazta: 1885-ben az Olasz Koronarend Parancsnoki Keresztjét, 1890-ben a Szent Móric és Szent Lázár-Rend Lovagkeresztjét kapta meg.

1867 után, még az olasz emigráció éveiben, itthon képviselőnek választották a Kossuth-fiúkat, de a mandátumot egyikük sem fogadta el, kitarítottak apjuk mellett a száműzetésben. A kérésnek és felkérésnek csak apja halála után, az ő temetésére érkezve engedett. Kossuth Ferenc 1894. október 29-én tért vissza szülőhazájába. Hazatéré-



sekor kitörő ünneplésben volt része, neve elegendő volt ahhoz, hogy igen rövid időn belül a közélet, az országos politika színpadán találja magát. 1895 tavaszán a tapolcai, rá egy évre a lelkes Kossuth-hívó Cegléd választotta képviselőjévé az akkor még magyarul nehézkesen fogalmazó, nyugat-európai úr benyomását keltő Ferencet. 1895 decemberében már a Függetlenségi és 48-as Párt elnöki székében találjuk; az 1870-es évektől erősödő parlamenti párt fokozatosan tört előre. Tanulságos beszámolót olvashatunk Kossuthnak első hazai körútja során Bihar megyébe tett látogatásáról, az út néhány epizódjáról Nagy Endrének, az akkor még nagyváradi újságírónak, a pesti kabaré későbbi megteremtőjének visszaemlékezéseiben. „Ő [ti. Kossuth Ferenc] Olaszországban a külföldi államfők elsőszülött fiának rangját élvezte; nagy jövedelmű mérnöki munkássága és házassága révén nagyvilági élethez szokott; nagy áldozatot hozott hát, amikor elszánta magát, hogy ez élet helyett a magyar népies politika megpróbáltatásait vállalja. Első ösztetalálkozása a magyar néppel Bárádon történt. [...] A hivatalos hatóság nem vett részt a fogadáson, de helyette annál inkább előzőnlötte a vasúti állomás peronját a nép. [...] De aztán nehézkesen, óvatosan kikászálódott a kupéból Kossuth Ferenc, és ez még szörnyűbb csalódás volt. Hatvanéves volt [sic!], valójában csak ötven egynéhány] de nehézkes teste és asztmás hajlama idősebbnek látszatta. Ide is magával hozta a nyugat-európai dendizmus piperéjét; az akkori divat szerint kurta, sárga felöltő volt rajta, amely alól arasznyira kifityegett fekete redingote-ja. Fekete lakkcipője volt, sárga bokavédővel és vaj színű kesztyűje fekete ereszettel. A Habsburgok fekete-sárga színorgiáját viselte magán. [...] nagy ügyvel-bajjal, sóhajtozással, az elvbarátok erőteljes támogatásával fölkapaszkodott a homokfutó-kocsi magas, féderes ülésébe,

a darutollas parádéskocsis megsuhintotta ostorát, a négy vékony lábú paripa nekiiramodott és szügyig belemerült abba a fekete, kocsikenőcsszerű alföldi sárba. [...] Megálljunk! – nyögte Kossuth Ferenc riadtan. [...] A népgyűlésen csak folytatódott a kiábrándulás. [...] Kossuth Ferenc korának egyik legkitűnőbb hídépítő mérnöke és legműveltebb embere volt. Beszédét úgy kezdte, ahogy külföldön az ismeretközlés és meggyőzés művészetét megtanulta. Tisztelt hölgyeim és uraim!” (Nagy Endre: *Egy város regénye, Palatinus Kiadó, 1999. 76-79. o.*)

1905-ben, egyesülvén a Nemzeti Párttal, az ellenzék megnyerte a választásokat; Kossuth Ferenc 1906 áprilisa és 1910 januárja között a második Wekerle-kormány kereskedelemügyi minisztere lett. Politikusi képességeiről, tulajdonságairól és tevékenységéről gyakran nyilatkoztak bírálóan mind kortársai, mind a későbbi elemzők, elsősorban túlzott kompromisszumkészségét és a bécsi udvarhoz való igazodását, a 48-as elvek feladását, a Függetlenségi Párt eszméinek álságos képviselőjét, maradiságát róva fel neki. Krúdy Gyula a millennium koráról és benne a Kossuth-fiúk történetéről írott, eredetileg 1931-től az *Esti Kurír*ban közölt regényében találóan így fogalmazott: „...a legendákba kapaszkodó közélet és uralkodó politika természetszerűleg használta fel a maga céljaira a hazatelepülő Kossuth-fiút s a körülötte hullámzó lelkesült közhangulatot.” Kossuth Ferenc „legtöbbször nem illett a lármás, tombolt, majdnem mindig az elkeseredés végső fokáig terjedő függetlenségi politika színpadára, erre a görögtüzes, zászlós, versben beszélő, nótázó és lobogós gyülekezetbe, ahol még a legtisztább meggyőződéseknek is látványossági kulisszákra volt szükségük, hogy a közvélemény honorálja őket.” (Krúdy Gyula: *Kossuth fia, Magvető Könyvkiadó, 1976. 373, 267.o.*)



Kossuth Ferencnek kétségkívül nagy része volt az ellenzék kormányra kerülését elősegítő, 1906 áprilisában született paktum megkötésében, amelyben az ellenzék lemondott addigi közjogi követeléseiről. Kossuth maga az Ausztriával kötött alkut inkább szükséges lépésnek, pártja önfeláldozásának jeleként és a gazdasági viszonyok rendezéseként értékelte. Úgy vélte, az egyezés elkerülhetetlen volt annak érdekében, hogy Bécs elálljon gazdasági megtorló intézkedések meghozatalától, valamint szövetkezni kellett a „nemzetközi szocializmus” tanainak terjedése és a nemzetiségek mozgolódása ellen. A bank- és biztosítási életben oly jártas, a gazdasági beruházások terén oly otthonosan mozgó, de betegeskedő Kossuth Ferencnek a miniszteri bársonyszék nagy szellemi terhet és anyagi áldozatot jelentett, de a király – aki később, 1908-ban, a Lipót Rend Nagykeresztjét adományozta neki – valamint Wekerle és ifj. Andrassy Gyula gróf a kormány felállításához feltételül szabta Kossuth részvételét. Hivatalának elfoglalásakor az őt éljenző tisztviselői kar előtt Kossuth a következőket mondta: „Jól tudom, hogy a világ fejlődése árjában más államok szabadon, mi pedig kötött karokkal uszunk a cél felé és így a versenyben elmerülhetünk; de annál erősebben kell dolgozni azoknak, akikre a közjólét fejlesztésének eszközei vannak bízva.” (*Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 37. évf. 44. sz. 1906. ápr. 13. 459. o.)

Az 1906. július 23-án megtartott első miniszteri beszéde jól szemlélteti a külföldet járt, széles látókörű, de mindenképp előtt mégiscsak műszaki és gazdasági érdeklődésű mérnök-politikus törekvéseit. Iparfejlesztést, az ország vagyonát gyarapító nagy beruházásokat, a közlekedés fejlesztését, csatornaépítést tervezett és hirdetett meg. Az egykori parlamenti felszólalások dokumentumából, az *Országgyűlési Nap-*

*lóból* kitűnik, hogy Kossuth Ferenc élesen ellenezte a vámuniót, mivel az Magyarországra nézve káros következményekkel járt, a hazai termékek kiszolgáltatottságát, a kivitel-behozatal aránytalanságát, az itthoni nyerstermékek árának csökkenését hozta magával. Hasonlóképpen megengedhetetlennek tartotta, hogy a gazdasági életet egy az egyben az idegen tulajdonú bankok irányítsák, ezért az önálló Magyar Nemzeti Bank felállításának egyik fő szószólója lett. (Ennek létrehozására 1924-ig nem került sor.) Jászi Oszkár Kossuth Ferenc halálakor írt nekrolójában úgy fogalmazott, hogy a politikus Kossuth nem volt sem éleslátó, sem harcos, sem radikális, hanem szociálisan érzéketlen, antidemokratikus, olyan művelt, világot látott személy, akinek igazi körévé az arisztokrácia vált, aki saját pártjában sem ismerte fel a változtatás igényét. 1909-ben az önálló jegybank és vámterület, az általános, titkos választások kérdése miatt szembekegyült Justh Gyulával és nevének dicsőségét hagyta elenyészni. Mindazonáltal elmondható, hogy képviselőként és miniszterként is alkotott maradandót; voltak ma is megfontolandó elképzelései. Sürgette a fejletlen út- és vasúthálózat bővítését, a munkaerő országban belüli egyenetlen eloszlásának megváltoztatását, az árvizek levezetésére és az öntözés elterjesztésére a csatornaépítést, az éghajlat javítása érdekében az erdősítést, az agrármozgalmak kézben tartására a jövedelmezőbb és minőségibb mezőgazdasági termények elterjesztését (pl. a kukorica helyett a kender termesztését), mezőgazdasági hitelek folyósítását, a települések közterheinek, az alapvető élelmiszerek adóinak mérséklését, a vidéki városok építkezéseinek adómentességét, az ipari szakoktatás fejlesztését. Az egyre nagyobb mértéket öltő kivándorlást pedig pótolhatatlan veszteségként értékelte.



Politikusi működésének ellentmondásai ellenére vitathatatlan érdemeket szerzett a tárcája alá tartozó mindazon területen, ahol érvényesülhetett mérnöki szaktudása, külföldön szerzett jártassága, szervezőképessége, szakértelme. Minisztersége idején számos fő vasútvonal és szárnyvonal megépítése valósult meg, vagy kapott engedélyt az építkezések terve. A teljeség igénye nélkül: a Pozsonytól az akkori országhatárig futó, a tátrafüredi villanyvasút, a székely körvasút, a balatoni vonalak, a losoncvidéki, a rózsahegy, a pöstyéni, a vágsellyei, a Brassót Fogarassal, a Zombort Óbecsével összekötő, a Nagykároly – Mátészalka – Csap közötti, a Temesvár-varjasi, az Orosháza – Szentes – Csongrád közötti vasút, a bátaszéki híd mind az ő nevéhez fűződik. Kossuth Ferenc kezdeményező lépéseket tett annak érdekében, hogy a hazai mérnökképzésnek a szakmai gyakorlat is alapvető részévé válhasson, ezért a Magyar Mérnök- és Építész- Egyletnél háromezer koronás pályadíjat létesített a magyar iparfejlesztést előmozdító külföldi tanulmányutak támogatására. Tízezer koronával járult hozzá az Egylet székházának felépítéséhez. Tervezte magyar Mérnöki Kamara felállítását. Szakvéleményt adott, amikor az Eskü (ma Március 15.) téren a hídépítéskor hőforrás fakadt fel. Miniszterségének első két éve alatt 45 gyár kezdett termelni, 62 városban szerveződött meg az ipari oktatás, a kis-

ipar védelmében védjegy- és szabadalmi törvény született. Támogatta és segítette az önállóuló Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal működését, adatainak felhasználását a gazdasági folyamatok elemzésében, tervezésében, a tengeri hajózás és Fiume kikötőjének fejlesztését, a vízi energia hasznosítását, a közlekedési dolgozók folyamatos képzését, a törvényhatósági utak állami kezelésbe vételét, a postai távírda és telefon szolgáltatás fejlesztését.

Végezetül nem hagyhatjuk említés nélkül Kossuth Ferenc művészetek iránti fogékonyságát sem. Hagyott az utókorra néhány költeményt (*Az alku* címűt; apja halálakor írott sorokat) és pár zeneművet. Az OSZK Zeneműtárában két kéziratot őrzik *In memoriam. Adagio 1889. ápr. 1.* és *Romance zg.* kézirat-megjelenésekkel. Krúdy hivatkozott művének 140. oldalán említi egy másik darabot, *Une phrase musicale* címmel. Ezek nem haladják meg a korabeli művelt műkedvelő szintet, képzőművészeti alkotásai azonban művészeti iskolázottságról és tehetségről tesznek bizonyosságot. Két legismertebb festménye egy tájkép és fiatalon elhunyt feleségének portréja. Apjáról mellszobrot faragott. Miniszterségének idején, július 5-én általa történt a Postás Zenekar (a mai Magyar Telekom Szimfonikus Zenekar) működési engedélyének kiadása.