



GAZDA ISTVÁN

SZÉCHENYI MŰSZAKI ALKOTÁSAI

Széchenyi nemcsak államférfi és kiváló közgazdasági gondolkodó volt, hanem remek műszaki érzékkel megáldott ember is, akinek nevéhez több fontos, úgymond kézzelfogható műszaki alkotás is kapcsolódik. Alkotásaira jellemző, hogy általában részvénytársasági formában hozta létre azokat, s maga is jegyzett részvényeket, mintegy példát mutatva azoknak, akik még nem mertek csatlakozni egy-egy olyan társasághoz, amely esetében Széchenyi sokszor maga kérte fel csatlakozásra az érdekelt személyeket. Gondolunk itt például a balatoni gőzhajózás megindítására, amikor is egyértelmű volt, hogy kik azok, akik számára célszerű a csatlakozás, a részvényjegyzés, ennek ellenére sokan óvatosak voltak, féltek a bukástól, a veszteségtől. Széchenyi vállalkozásai többnyire nyereségesek voltak, köztük a gőzmalom, maga a gőzhajózás, a Lánchíd és még jó néhány, általa kigondolt és realizált terv.

—◆—
**Széchenyi István Dunára néző
lakosztályában, kezében a Lánchíd
terveivel.**
Carl Wieland festménye

—◆—

AZ AL-DUNA SZABÁLYOZÁSA

Folyószabályozási ügyekkel a Dráva- és a Mura-szabályozás királyi biztosaként édesapja, Széchenyi Ferenc gróf is foglalkozott. Széchenyi Istvánt érdekelte a folyószabályozás, 1830. június 24-től az Al-Duna hajózhatóságának vizsgálata érdekében több hónapos tanulmányutat tett, célja az volt, hogy – szakértők bevonásával – felmérje a hajózást bénító akadályokat. Útitársa volt Waldstein János gróf és Beszédes

Széchenyi ezt jegyezte fel a gőzhajózásról: Bécsből gőzhajón egy nap alatt lehet Pestre érni, egy másik gőzhajón a második napon el lehet jutni Mohácsig, a harmadik napon Péterváradra, a negyedik napon Berzaszkára, innen kompon az ötödik napon Skela Gladovára, onnan a harmadik gőzhajóval a hatodik napon Ruscsukba, a negyedik gőzhajóval a hetedik napon lehet elérni Galacra, a nyolcadikon pedig a Duna-torkolatig, innen még másfél nap Konstantinápoly.

Az utazás szakmai eredményeit Beszédes József foglalta össze *A Duna vi-*

ban megfelelő udvari megbízással is kellett rendelkeznie, s ennek érdekében a nádor 1833. június 20-án kelt felkérésére július 2-án elvállalta az Al-Duna szabályozása királyi biztosá posztot.

Következő al-dunai útja során – már királyi biztosként – 1833. július 8-tól a Franz I. nevű hajón beutazta a leendő munkaterületet. A szabályozás munkálatai július 19-én kezdődtek el. Visszaútaján elsőként közlekedett gőzhajóval a Tiszán, szeptember 3-án érkezett Szegedre, a következő napon Algyőn járt, s október 14-én érkezett Pozsonyba, ahol jelentést tett a nádor-



Széchenyi többnyire részvénytársasági formában valósította meg műszaki jellegű terveit, technikai alapításait. Kemény Zsigmond például úgy vélte, hogy ezek csodálatosan nyereségesek voltak, s ennek oka az lehetett – Deák szerint –, hogy Széchenyinek szerencsés keze volt. Mindkettőben van igazság, valóban léteztek nyereséges vállalkozásai, de a szerencse mellett a jól megtervezett alapításokon, részvénykibocsátásokon, a vezetők helyes megválasztásán és a jó ügymeneten volt a hangsúly. Ő maga is azt írja, hogy hasznot keresni kötelesség, s ezt igyekezett a gyakorlatban is megvalósítani.

A saját maga által kiválasztott szakemberek közül kiemelkedik Tasner Antal – Andrássy korábbi titkára –, aki felügyelte a gróf vagyont és kezelte bázispénztárát, ebben Lunkányi János, a birtokok kormányzója volt segítségére. Széchenyi részvénytársaságaiban többnyire a jegyzői vagy titkári feladatot is Tasnerre bízta. Jól ismerjük Clark Ádám tevékenységét, akit Széchenyi hívott meg a szigetországból, s aki a Lánchíd építésének vezetője volt 1842 és 1849 között, közben 1847-ben az Országos Közlekedési Bizottság tanácsadójaként, a következő évben pedig a Széchenyi által vezetett minisztérium műszaki tanácsadójaként is működött. Ebben a minisztériumban volt államtitkár Kovács Lajos, aki Széchenyi bíres közlekedési tervezete részleteinek kidolgozójaként ismert.

Magá a részvénytársaság s azzal együtt a részvény, részvényes és alapítvány kifejezés is Széchenyi írásaival került be a köztudatba.



József vízépítő mérnök. Az utat a Desdemona nevű evezős bárkán és egy Juliette nevű kisebb evezős csónakon tették meg. 24 nap alatt értek Galacba, onnan vitorlás hajón utaztak Konstantinápolyba.

Széchenyi útközben lázas lett, majd Konstantinápolyban másfél hónapon át betegen feküdt, valószínűleg maláriában. Október 5-én kénytelenek voltak tíz napra vesztegzárba vonulni. Végül a következő útvonalat járták be: Pest–Tolna–Batina–Apatin–Erdőd–Vukovár–Ófutam–Pétervárad–Titel–Zimony–Dubovác–Palanka–Calafatu–Vidin–Nikápoly–Sistova–Hirsova–Galac–Konstantinápoly – a Balkán-hegységen keresztül – Zimony–Pétervárad–Szabadka–Pest. 1830. október 19-én tértek vissza Pestre.

lágkereskedési tekintetben és A Duna világkereskedési és mocsárkiszáritási tekintetben című írásaiban, amelyek a *Tudományos Gyűjtemény* 1830., illetve 1831. évfolyamában jelentek meg.

1833. június 25-én a nádornak írt levelében Széchenyi kifejtette, hogy az Al-Duna szabályozásának egyik kulcskérdése, sikerül-e megnyerni az ügynek az orsovai török parancsnokot. A haditanács úgy vélte, hogy a szabályozási munkálatokat titokban kell előkészíteni és meglepetésszerűen kell elvégezni. Széchenyi ezzel nem értett egyet, ezért engedélyt kért az udvartól, hogy tárgyalhasson a vidini és orsovai pasával, valamint a szerb és a román fejedelemmel, s felvehesse a kapcsolatot a bánági, a pétervárad, a zimonyi és a titeli hadparancsnokkal. Ehhez azon-

nak. A Duna-szabályozás terveinek kidolgozására Vásárhelyi Pált kérte fel, az ő kíséretében indult 1833. december 18-án újabb angliai útjára, elsősorban a Duna szabályozásához szükséges berendezések beszerzése céljából.

1834. július 7-én József nádor tudatta vele, hogy a török kormány beleegyezett az Al-Duna szabályozásába. E tény ismeretében 1834 augusztusa és 1838 szeptembere között 22 cikket adott közre a *Társalkodó*ban a Duna hajózásának kérdéseiről. 1834. augusztus 30-tól újra végigjárta az al-dunai munkaterületet, ez alkalommal országúton jutott el a Vaskapuig. Október 12-én és 13-án Bukarestben a havasalföldi fejedelemmel folytatott megbeszéléseket, november 14-től tárgyalt a törökök új Duna-ügyi kormánybiztosával,

aki támogatta a munkálatokat, de a végleges döntésig haladékot kért. 1834. december 15-én Vásárhelyi Pál jelentésben foglalta össze az Al-Duna szabályozásához kötődő munkálatokat, s az ehhez kapcsolt térképei kora legmagasabb kartográfiai színvonalát képviselték. Az ezt követő években Vásárhelyi irányításával épült ki a hajózható Al-Duna-szakasz.

A Vásárhelyi tervei alapján végzett mederrobantásokkal odáig jutott el a Vaskapu részleges szabályozása, hogy közepes vízállás esetén nagyobb gőzhajók áthaladhattak rajta, így – ha részlegesen is, de – megteremtődtek a Bécs és Galac közötti dunai hajózás feltételei. Alacsony vízállás esetén a Duna bal partján kiépített vontatóút segítette az áruk továbbvitelében. Ó-Moldava községtől Turnu Severinig megépítették a 120 kilométeres, sziklába vájt, úgynevezett Széchenyi utat. Az uszályok rakományait itt szekerekre pakolták át, s a rakományoktól megszabadított hajók már át tudtak jutni a kritikus, nehezen hajózható Duna-szakaszon, majd azt követően a rakományokat visszahelyezték az uszályokra.

Ily módon tehát – kisebb nehézségekkel bár, de – hajózhatóvá vált az Al-

Duna, s a Dunáról ki lehetett jutni a tengerre is. A Dunagőzhajózási Társaság Argo nevű hajója haladt át elsőként a Vaskapun 1834. április 14-én. Később üzembe helyezték a Maria Dorothea nevű hajót is, amely Galac–Konstantinápoly útvonalon közlekedett, de ezek a hajók még Bécsben készültek. Széchenyi javasolta, hogy Magyarországon is induljon meg a hajóépítés, készüljenek személyszállító hajók és teherhajók, s utóbbiakkal részt tudunk majd venni a tengerhajózásban. Így is lett, 1835-től kezdődően folyamatosan kiépült az Óbudai Hajógyár és a hozzá kapcsolódó hajókikötő.

József nádor 1835. január 10-én a felsőtáblán köszönetet mondott Széchenyinek az Al-Duna szabályozása érdekében kifejtett tevékenységéért, s később ugyanezt tette az országbíró, gróf Cziráky Antal is. Széchenyi 1835. szeptember 27-én John Paget angol íróval együtt indult újabb al-dunai útjára a Zrínyi gőzhajón, ellenőrizte a hajózóút építését a Vaskapunál, továbbá az Angliából megrendelt Vidra kotrógép hatékony működését. Összesen kilenc nagy szemleutat tett, s jó néhány alkalommal vett részt kínos diplomáciai tárgyalásokon annak érdekében,

hogy a folyószakasz szabályozásával a dunai hajók kijuthassanak a tengerre.

Az 1840-es évek elejéig tartottak a Vaskapu szabályozásának legsürgősebb munkálatai, az elvégzett munkákról szóló jelentést Vásárhelyi Pál és Lechner József 1840. április 14-én nyújtotta be a M. Kir. Építési Főigazgatóságnak és a Helytartótanácsnak, s a következő évben június 14–28. között a nádor személyesen is ellenőrizte a területet. A Lajos nevű gőzhajón utaztak, s természetesen Széchenyi vezette végig őket az al-dunai ellenőrző körúton, amelyen Waldstein János és Zichy Jenő grófok is részt vettek. Széchenyi 1841. december 24-én arra kérte a nádort, hogy az Al-Duna szabályozása királyi biztosa maradjon. Bár igenlő választ kapott, pénz hiányában felfüggesztették a munkálatokat, s a folytatásukra csak 50 év múlva került sor.

A Széchenyi-emléktábla a Kazán-szorosban, melyet a Magyar Mérnök és Építész Egylet állított 1885-ben. 1920-ban megsemmisítették, az 1970-es években pedig víz alá került a vaskapui vízlépcsők megépítésekor.





AZ ÓBUDAI HAJÓGYÁR ÉS A TÉLI KIKÖTŐ

Az 1810-es évek második felétől igyekeztek meghonosítani a gőzhajózást a Dunán, ez azonban hosszú éveket vett igénybe, s a folyamat csak akkor gyorsult fel, amikor 1829-ben Bécsben megalapították az Első Dunagőzhajózási Rt.-t, amely 1830-tól 15 évre kapott kizárólagos jogot arra, hogy a Dunán és mellékfolyóin gőzhajóval szállítson személyeket és árukat. Az Rt. alapítóinak többsége osztrák befektető volt, a 200 részvényes között mindössze 13 magyarral találkozhatunk. Első híres gőzhajójuk a Franz I. volt, amely Bécs és Pest között az utat – 60 lóerős gépével – lefelé 14 óra 15 perc alatt, felfelé pedig 48 óra 20 perc alatt tudta megtenni – ez a fatestű hajó a Győr–Vác–Pest útvonalon közlekedett menetrendszerűen. Rendszeres gőzhajójárataik tehát 1831-ben indultak meg. Széchenyi tiszteletére épült Bécsben a Desdemona nevű gőzös, amelyen első útját 1830. június 24-én tette meg.

Széchenyinek az Al-Duna szabályozásához kötődő munkássága szorosan összefüggött a bécsi székhelyű rész-

vénytársaság óbudai gyáralapításával és a magyarországi hajóépítés meghonosításával. A kezdet 1835, hiszen ekkor már látszott, hogy sikerül megoldani a gőzhajók (uszályok) áthaladását a Vaskapun, tehát megkezdődhet a tengerhajózás. Ebben az évben alapították meg az Óbudai Hajógyárat, és Széchenyi egy jó és biztos telelőhely kijelölését kérte József nádortól a gőzhajók számára az Óbuda és az Óbudai-sziget közötti Duna-ágban. 1836. február 12-én a Dunagőzhajózási Társaság közgyűlésén Puthon János bejelentette, hogy a nádor engedélyezte az óbudai téli kikötő megépítését. Ekkor írta Széchenyi: *„Óbudán, ahol mint remélem, egész nyáron fog dolgozni a Vidra, lassanként szebb alakot ölt a kikötő.”* Javasolta, hogy a Duna-ág jobb partján lévő telkeken a gőzhajózási társulat fa- és szerszámraktárakat, valamint új hajók építésére sályákat létesítsen.

Az Óbudai Hajógyár – mint a Dunagőzhajózási Részvénytársaság része – 1835-től működött. Itt hajógyár, kikötő és egy téli kikötő is épült, s 1847-re 1600-an dolgoztak ebben a nagy komplexumban, amely az egész monarchia legnagyobb hajógyára volt akkoriban. Széchenyi szorgalmazta, hogy a külföldről behívott szakmunkások

Az Óbudai Hajógyár. Franz Xaver Sandmann–Rudolf von Alt színezett litográfiája

mellett minél több magyar szakembert is neveljenek ki. Szerette volna a téli kikötőt a pesti oldalon, Újpestnél megvalósítani, de ezt a pesti városvezetés nem támogatta.

Lényegében Széchenyi virágoztatta fel a társaságot, s hajóik többségét lassan Óbudán építették. 1836. október 18-án elkészült a Dunagőzhajózási Társaságnak az Óbudai-szigeten épült első, még fatestű hajója, az Árpád, a második a Duna – amelyet egy év múlva átneveztek Argóra –, a harmadik a Pannonia, a negyedik a Maria Dorotytya, az ötödik a Zrínyi, a hatodik a Nádor, a hetedik pedig a Ferdinand I. 1839-től vastestű gőzhajók kerültek ki az óbudai gyárból.

1841-ben már 15 személyszállító és 5 uszályhajó volt a társaság tulajdonában. 1843-ban több mint 200 ezer személyt fuvaroztak, a következő évben számuk majdnem elérte a 270 ezret, s akkor már 20 hajójuk és 9 uszályhajójuk volt. 1845-ben közel 800 ezer utast szállítottak, 1846-ban ez a szám meghaladta a 900 ezret, s abban az évben

közel 2 millió mázsa árut fuvaroztak. 1846-ra a társaság 46 gőzöst és 128 uszályhajót működtetett.

A LÁNCHÍD

A Széchenyi által eltervezett és megvalósított alkotások közül a legkorábbi 1821. január 4-én „gondoltatott ki”. Széchenyi édesapja temetésére igyekezett Debrecenből Pesten át Nagycenkre, csak hogy a jégzajlás miatt nehezen jutott át Pestről Budára, a hajóhidat ugyanis ilyenkor szétbontották. Széchenyi ekkor határozta el és jegyezte fel naplójába, hogy a két városrészt, Pestet és Budát állandó hídval kellene összekötni, egy olyan hídval, amely ellenáll az időjárás viszonyosságainak, köztük a jégzajlásnak is.

1832. február 10-én pesti lakásán hozta létre 17 arisztokrata bevonásával a Buda-pesti Hídegyesületet, s kérte József nádor pártfogói segítségét is a híd megvalósításához. Az egyesületben Széchenyi az alelnöki posztot kapta. Egyébként Pest vármegye közgyűlésén egy olyan országos pénztár felállítását javasolta, amely 3 millió forint alaptőkével az ország közlekedési hálózatának fejlesztését szolgálná, terve azonban nem került az országgyűlés elé.

Elgondolása az volt, hogy felkeres olyan külhoni országokat, ahol nagy múltja van az állandó hidak építésének, s megpróbál ottani szakembereket is meghívni a magyarországi alkotás megvalósítása érdekében. E témakörben első angliai útját Andrassy György gróffal együtt tette meg 1832. augusztus 16-tól (velük utazott Andrassy titkára, Tasner Antal is – ő később Széchenyi titkára és bizalmas munkatársa lett). Szeptember 6-án érkeztek meg, megtekintette a leghíresebb lánchidakat és a birminghemi gőzmalmost. Ekkor utazott először vasúton. Számos szakemberrel, köztük a neves hídtervezővel, William Tierney Clarkkel tárgyalt, első alkalommal szeptember 15-én – Clark tervezte a hammersmithi, a shorehami és a marlow-i lánchidat –, és megbeszélést folytatott a menai lánchíd tervezőjével, Telforddal is.

A két utazó hazatérte után 114 oldalas jelentést készített, amelyet ki is nyomtattak és valamennyi érdekeltnek megküldtek. Az ezzel kapcsolatban érkezett válaszokat 1835-ben szin-



Clark Ádám, a Lánchíd angol tervezője.
Barabás Miklós litográfiája, 1849

William Tierney Clark,
a Lánchíd építésvezetője.

Barabás Miklós litográfiája, 1842



tén önálló kötetben adták közre *A buda-pesti állandó híd felépítése tárgyában... Buda fővárosa által felhozott vélemények* címmel. A jelentésben hangsúlyozzák, hogy egy állandó híd megépítéséhez csak olyan szakembereket érdemes meghívni, akik már bizonyí-

tották, hogy ebben a témakörben jártasságot szereztek. Ezt írják:

„Mindenek előtt változhatlanul el kellene határozni, hogy senkire ne bizassék a' híd építésnek mechanikai vezérlete, ki valami nevezetesb, 's a' felállítandó tárgyhoz hasonló munkát nem vitt még végbe; úgy hogy egyáltalában semmi okoskodásnak, számolásnak, ígéretnek akármely ürügy alatt sem kellene engedni, hanem egyedül 's kirekesztőleg csak jó sikerrel végbevitt 's teljes épségben fenálló nevezetesb munkákat lehessen egy építőmester kiválasztása körül elfogadni szószólók 's ajánlókul. 'S ha ez el van határozva – minék józanságán senki nem fog kételkedni, ki félig meddig vissza akarja emlékezetébe hozni azon számtalan theoria okozta elbomlásokat, mellyeknek szinte romjai se látszanak már honunk sok vidékin – akkor valóban szinte sehol egyebütt mint Britanniában és szövetséges Amerikában kell keresni mestereket; mert valójában csak ott és szinte sehol mást nem léteznek még olly munkák, mellyeknek végbeviteli nehézsége egy soron állna azon feloldandó csomókkal, mellyeket egy Buda 's Pest-közi híd építése adna fel.”

A hosszú előkészítő munkálatoknak és parlamenti vitáknak köszönhetően az uralkodó 1836. május 2-án szentesítette az 1832–36. évi országgyűlés törvényeit. Ezek sorában a XXVI. tc. kimondta, hogy a tervezett hidat magántársaság építi fel, a szükséges területet kisajátítják; a két város szerződést köt a társasággal, s annak lejártá után a híd nemzeti tulajdonba kerül. Az építési pályázatok elbírálására országos küldöttséget kell felállítani – ennek a főrendi tábla részéről Széchenyi is tagja lett. Valószínűleg a magyar törvénytárban e törvény szövegében szerepel először a „részvénytársaság” kifejezés.

A Széchenyi által felkért szakértők kiszámolták azt is, hogy ha a hidat a két város (városrész) támogatásán és részvények kibocsátásán túlmenően banki kölcsönből építik fel, a befektetett összeg csak úgy fog visszatérülni, ha a hídon áthaladó személyek és jószágok után egyaránt vámot szednek. Ez a nemességnek természetesen nem tetszett, mert ők adómentességet élveztek, de Széchenyi és barátai lassan meggyőzték a törvényhozókat, hogy az adómentességet ebben az esetben



nem lehet fenntartani, s végül is elfogadták javaslatukat, amely része az 1836. évi idézett törvénynek (a hídon származásra és rangra való tekintet nélkül mindenki köteles hídvámot fizetni).

William Tierney Clark 1834 szeptemberében járt első alkalommal Magyarországon. Amikor 1837 szeptem-

berében megkezdődtek a Lánchíd építését megelőző próbafúrások, Clark ismét Magyarországra látogatott, és szeptember 21-én a Széchenyi által hozatott bűvárharang segítségével megvizsgálták a Duna medrét.

Széchenyi ekkor kérte fel Sina György bankárt, hogy álljon a vállalkozás élére, bár ezt a szerepet Ullmann

Móric bankár és mások is szívesen magukénak tudták volna. 1837. május 3-án Sina György benyújtotta a Lánchíd felépítésére vonatkozó, Széchenyi és W. T. Clark közreműködésével készített pályázatát. 1837. június 9–11. között a Wodianer–Ullmann pénzügyi csoport – a bécsi Rotschild-ház támogatásával – szintén ajánlatot tett a

A bűvárharangot – a keszon elődjét – Angliában vásárolták a meder alján, a víz alatt végzendő munkákhoz. Széchenyi maga is kipróbálta a lemerülést: „Gyalázatos érzés, fájást okoz a fülben” – állapította meg. A *Jelenkor* így tudósított az 1837. szeptember 21-én lezajlott eseményről:

„[...] délelőtti 11 's 12 óra közt saját szerű 's itt még nem látott eleményben részültek fővárosink lakosi. Még 20-án kezdde azon meglepő hir utczárul utczára, szájról szájra szárnyalni, hogy másnapi első útját teendi víz alá a' bűvárharang, 's a' kitűzött napon reggel jókor már gyülekezni kezdenek a' kíváncsi nézők Dunánk partjaira. Először üresen bocsáták le a' harangot, azután pedig Waldstein János gr., Ásboth Sándor kir. főépítészigazgatósági gyakoronok, Dewar György angol bűvár 's Thomek Lajos szállottak a' nedves elem sötét honába, 's 14 percz múlva szerencsésen ismét napvilágra jövének a' vizalatti uta-

EGYKORÚ TUDÓSÍTÁS A BŰVÁRHARANGRÓL



zők. Jelen voltak [a parton] ez első próbánál Széchenyi István gr., Clark angol hidépítész, Vásárhelyi kazáni főmérnök, 's a' t. Ez első próba után már több vizsgálatot is tevének, 's lassankint a' legnagyobb 's makacsabb kétkedők is csak-

ugyan kezdik hinni, hogy még állóhid kapcsolandja össze fővárosinkat; 's ezt bátran is hihetik, mert bár mint vonakodjék is a' szép fiatal, kaczér Pest, utoljára csakugyan mégis kénytelen leend örökre egyesülni az ősz vén Budával.”



A William Tierney Clark által tervezett londoni Hammersmith híd, 1828 (balra)

A Lánchíd a pesti Duna-parttal. Adam Słowikowski színezett litográfiája (fent)

Lánchíd fővállalkozói szerepkörére. Verseny indult köztük: Sina a részletes tervek elkészítésével Clarkot, Wodianerék Clark barátját, George Rennie-t bízták meg. Végül is a két csoportnak sikerült egymással megegyeznie. 1838. szeptember 27-én Sina báró – mint fővállalkozó – szerződést kötött Pest városával a Lánchíd építési munkálatainak pénzügyi és szakmai lebonyolítására, az építés irányításával pedig Clark Ádámot bízták meg. A költségvetésben 350 520 font sterling szerepelt a munkálatok támogatására, de ezt az összeget végül is túllépték. Sina a későbbiekben a Lánchidat építtető részvénytársaságot – annak átmeneti pénzzavarai idején – nagyobb összegekkel támogatta is.

Az első cölöpöt 1839. szeptember 21-én verték le. 1840 áprilisában az országgyűlési törvényjavaslatban teljes erejűnek nyilvánította a híd építésére vonatkozó szerződést, a Lánchíd Részvénytársaság titkára Tasner Antal lett. Az alapkövetételre a királyi biztos, Károly főherceg jelenlétében került sor 1842. augusztus 24-én. A híd építése körül sok

volt a bonyodalom: nemcsak bankárok harcoltak, de mérnökök is – Clark Ádám sokszor betegeskedett –, harcoltak a hídelemek gyártói s természetesen Pest és Buda tanácsa is, elvégre nem volt mindegy, hogy papíron kié a híd.

1845. augusztus 11-én a nádor – ünnepélyes keretek között – elhelyezte az épülő Lánchíd pesti pillérének alapkövét, s ekkor javasolta neki Széchenyi, hogy a hídépítéshez szükséges 120 ezer mázsa vasöntvényt idehaza lenne szerencsés előállíttatni. 1847-ben elsősorban a Vasöntő és Gépgyártól, valamint Andrassy György gróf dernői üzemétől rendelték meg az öntvényeket. A Lánchíd további alkatrészeinek többségét a részvénytársaság Angliából hozatta, köztük a hidat tartó láncokat is, de a Ganz-gyárat is támogatták annyiban, hogy a híd öntöttvas keresztartóit ők készíthették el, ám azokat is az angol szabványoknak megfelelően.

A hidat tartó láncok közül az utolsó 1848. július 18-án a kifeszítés során leszakadt, a munkahídon álló Széchenyi a Dunába rántva, s majdnem utánaesett két fia és Clark is. Széchenyi edzett úszó volt, s így szerencsére ki tudott úszni a partra. A Lánchíd felavatásán, 1849. november 21-én azonban az akkor nagybeteg Széchenyi nem tudott részt venni.

Ekkoriban – a szabadságharc levereése után – még csak egy-két országos

napilap indult újra, köztük a legkritikusabb a *Hölgyfutár* volt Nagy Ignác szerkesztésében, aki a napi hírek többségét óvatos szójátékok kíséretében adta közre, tudván, hogy a cenzorok mélységében nem ismerik a magyar nyelvet. A Lánchíd felavatásáról ez a hír jelent meg a következő napon az országos napilapban: „*Lánchidunk ma délben 12 órakor csakugyan megnyílt. Haynau és Geringer ő exc. mentek át illő díszkísérettel rajta először. [...] Né-mely öreg urak szinte félve jártak rajta; ne féljenek önök, nem oly könnyen szakadnak el a láncok!*”

A budai hídfőn emléktáblát helyeztek el az alábbi szöveggel: „*V. Ferdinánd király országlása alatt gróf Széchenyi Istvánban támadt a gondolat Buda és Pest városokat Lánchíddal összekapcsolni s nagy hazafi ezen óriási mű kivitelére báró Sina Györggyel egyesült ki is József főherceg, Magyarország nádora mint az országos küldöttség elnökével az 1840. XXXIX. T. Cz. által helyben hagyott szerződést követség, annak alapján még báró Rotschild Salamon és Kaprioriai Wodianer Sámuel József csatlakoztak a vállalathoz. Az építmény Tierney Clark Vilmos angol mérnök tervei szerint helyettese, Clark Ádám mérnök által tíz év alatt vitetett véghez és a híd 1849. november 21-én adatott át a nyilvános közlekedésnek. Isten áldása legyen e művön s alapítójának emlékezete éljen a hazában.*”



AZ ALAGÚT

Logikus volt, hogy a híd építésével egy időben a híd forgalmát levezető alagút tervezésén is elgondolkodjanak. Széchenyi 1842. április 24-én írta naplójába az első bejegyzést az Alagút tervéről, s feljegyezte azt is, hogy 1845. szeptember 2-án a nádorral is tárgyalt erről, novemberben pedig Buda város megbízottjával vitatta meg a tervezett építmény kérdéskörét.

1845. december 1-jén jött létre a Buda-pesti Tunnel Társaság Széchenyi elnökletével, decemberben kezdték el kidolgozni a részvénytársaság alapszabályait, s ők indították el a budai Várat átszelő alagút terveinek elkészíttetését. A terveket Clark Ádám vetette papírra.

Az 1848–49-es események, valamint a Lánchíd aránylag késői, 1849. novemberi megnyitása miatt az alagút építése csak 1853. február 10-én indult meg, de a munkálatokkal 1857. április 30-ra végeztek.

A PESTI HENGERMALOM

A reformkor időszakában Magyarországon nagyszámú szélmalom, vízimalom és szárazmalom működött, csak magán a Dunán több mint félmillió malmot tartottak számon, amelyek azonban erősen függtek az időjárási viszonyoktól. Ezek a vízimalmok elsősorban a helyi igényeket elégítették ki.

Ha a búzát adták el külföldi kereskedőknek, az nagy veszteséggel

érkezett a távoli helyszínre, s a szakemberek jól látták, hogy nagy mennyiségű, exportképes liszt előállítására csak a gőzmalmok alkalmasak. Ezek közül az elsőt Széchenyi – Rohonczy Ignác alispán kérésére – Sopronban építette meg. Az alispán Weisz Henrik műszaki alkotó javaslatát igyekezett megvalósítani, de az általa meghirdetett részvénytársaság nem tudott megalakulni. Ekkor kérték Széchenyi segítségét, akinek védnökségével 1836-ban létre is jött a Soproni Gőzmalom Társaság, amelynek gőzgépét külföldről szereztek be. Nem volt túl hosszú életű a malom, amelynek műszaki megoldásán is szeretett volna Széchenyi változtatni, s Pesten már nem egyszerű gőzmalom, hanem hengermalmot javasolt létrehozni.

Széchenyi igyekezett megismerni a külföldi malmok tulajdonságait, s 1837

Az Alagút Budán.

Fuchshaller Alajos acélmetszete, 1857

őszén az angol Hunter cégtől kért ajánlatot egy angol–amerikai, kövesen őrlő rendszerű gőzmalomra. Végül azonban nem emellett döntött, mert a Milánóban állomásozó Mészáros Lázár huszárőrnagy egy svájci mintájú hengermalmi rendszer megépítését javasolta a grófnak.

1837. december 11-én a frauenfeldi cég Pesten – Széchenyi jelenlétében – bemutatta az általa gyártott hengermalomra vonatkozó ajánlatát. Ennek

A József főherceg, nádorról elnevezett első pesti hengermalom



ismeretében 1838. december 17-én létrehozták a Gőzmalom Építő Egyesületet, amely 1839. május 31-én részvénytársasággá alakult át Pesther Walmühlen-Gesellschaft néven (Pesti Hengermalom és Gépgyár Rt.) 200 ezer forint alaptőkével. Az alaptőke felét a bozeni Holzhammer-ház adta, amely már jó ideje foglalkozott malmok alapításával. A tőke másik felét részvények kibocsátásával biztosították. Széchenyi 20 ezer forintnyi részvényt jegyzett. A Pesti Hengermalom Társaság első közgyűlésére az alapítást követően egy héttel került sor, és ott ideiglenes elnökké Széchenyit választották.

1839. október 20-án kezdődtek meg – József nádor támogatásával – a pesti hengermalom építésének érdemi munkálatai. Tervezője Hild József lett. Széchenyi javaslatára az üzemet József-hengermalomnak nevezték el. A malmot a Lipótvárosban építették fel, a Valero selyemgyár mellett (a mai Stollár Béla utca 6. számú háznak a helyén). 1840 novemberében készült el a hengermalom épülete.

Hosszú tervezés után, 1840. február 22-én – Széchenyi javaslatára – a bécsi Fletscher és Punchon gépgyártól rendelték meg a hengermalom gőzgépét, amely 1841 júliusában érkezett meg. A gőzgép és a mellette felépült öntöde gépeinek beszerelésére és üzembe helyezésére a svájci születésű, Ausztriában dolgozó, 27 éves Ganz Ábrahám vállalkozott.

Az őrlés 1841. szeptember 15-én két gépsorral kezdődött meg. A malom mintegy 12% első-, 40% második és 20% harmadrendű liszt előállítására volt képes. A silány liszt és korpa 26%-ot tett ki, a porlás 2%-os volt. A részvénytársaság a Monarchia számos területére tudott szállítani, s saját boltokat is fenntartott.

A PESTI VASÖNTŐ ÉS GÉPGYÁR

Ez a részvénytársaság szorosan kapcsolódott a hengermalomhoz. 1841. január 22-én Széchenyi elérte a nádornál, hogy a hengermalom mellett gépműhelyt is felállíthassanak, később pedig önálló vasöntödét is alapítottak. Itt elsősorban a gőzmalmi gépeket és eszközöket javították, pótolták, míg az öntöde fő feladata az öntött malom-



Ganz Ábrahám

hengerek folyamatos pótlása volt. A gyárban 80-100 szakmunkás dolgozott, köztük a Svájból Magyarországra érkező és itt munkát vállaló Ganz Ábrahám is, mégpedig 1841 augusztusától (később az üzembe hívta Konrád öccsét is).

Ganz az öntödében helyezkedett el, majd első öntömester lett, s 1842 tavaszán az ő tervei alapján bővítették az öntödét és a gépműhelyt. Itt már nemcsak a malom számára dolgoztak, hanem külső megrendelőknek is gyártottak hengerszékeket, hidraulikus sajtókat, mérlegeket, könyvnyomdai gépeket, présgépeket, cséplő- és szalmavágó gépeket, kukoricamorzsolókat, tűzoltófecskendőket, szivattyúkat, erkélyrácszatokat, oszlopokat, később pedig kis gőzgépeket is.

1842. augusztus 25-én nyílt meg az Első Magyar Iparműkiállítás, amelyen a Ganz vezette öntöde bemutatta különleges öntvényeit, köztük Szent István király Esztergomban felállított, 8 méter magas emlékművét is.

Magát a hengermalmot egy svájci szakember vezette (Fehr Vilmos). Kicsit humorosan azt mondhatjuk, hogy két svájci nem tudott egy malomban örölni, ugyanis összekülönböztek. 1844 őszén Ganz Ábrahám megvált az öntödétől az igazgató vele szemben tanúsított szabálytalan könyvelési eljárása miatt. Ezt követően (1845 áprilisában) néhány kollégájával együtt Budán egy

kis öntödét hozott létre, amely már az év végére 26 munkással működött, s az évek során Európa-szerte ismert részvénytársaság lett.

A Pesti Vasöntő és Gépgyár Rt. 1847. április 18-án önállósult, majd 1848. április 29-én a kormány fegyvergyártási és szállítási szerződést kötött a gépgyárral, de sajnos az öntödműhely – főképp Fehr Vilmos szabotálása miatt – a megrendeléseket nem teljesítette korrektül, ezért november 14-én államosították.

A BALATONI GŐZHAJÓZÁS MEGINDÍTÁSA

1842. július 24-én – első között – Kossuth tett közzé cikket a *Pesti Hirlap*ban a balatoni gőzhajózás megindításának szükségességéről. Néhány évvel később Hertelendy Károly, Zala vármegye alispánja – több Balaton környéki birtokos nevében – megkérte Széchenyit, segítsen az ottani gőzhajózás megvalósításában, mert úgy vélték, a grófnak komoly tapasztalata van már a gőzhajók építtetésében és részvénytársaságok alapításában is. Széchenyi 1845. augusztus 7-én – a zalai birtokosokkal történt megbeszélése után – az Óbudai Hajógyár három tisztjével együtt utazott Balatonfüredre, ahol a balatoni gőzhajózás megteremtésének feltételeiről tárgyaltak.

Néhány napra rá az Országos Közlekedésügyi Bizottság elnökévé nevezték ki valóságos titkos tanácsosi rangban, s ekkor már kötelező hivatali munkája részeként foglalkozhatott a balatoni gőzhajózás kérdéseivel. A részvénytársaság 1845. december 27-én tartotta első ülését, ahol ideiglenes választmányi elnökké választották Széchenyit, ő pedig 1846 tavaszán Kossuthot kérte fel, hogy készítse el a társaság alapszabályát. Ennek elfogadása után, 1846. április 6-án alakult meg a Balaton Gőzhajózási Társaság részvénytársasági formában, amely végül is Széchenyit választotta elnökévé.

1846 áprilisában jelent meg a *Balatoni gőzhajózás* című agitáló műve, amelyben egyebek mellett így érvel a gőzhajózás és a Balatont a Dunával összekötő hajózható csatorna szükségessége mellett:

„A' Balatonon mostanság egyetlen egy meglehető hajó, de csak egy tür-



A Kisfaludy, az első balatoni gőzhajó Balatonfürednél.

Szeremley Miklós litográfiája

hető csónak sincs. Bámuljon-e az ember ezen vagy nevéssen, én nem tudom. Lebegjen csak egyszer rajta gőzös: s míg bányászokat fog előidézni a hegyekben és a gőz használatára sürgetendi a gondolkozót, új életszkrét lövel az egészre és a most ugyan kies, de mintegy álomban szendergő vidéket oly vidor elevenséggel ruházza fel, miképp egy szebb jövődönnek tavaszkorát fogják a legédesb sejtelmek közt élvezni a Balaton körüli lakosok.

Ennyit vonna maga után egy gőzös! Ezzel azonban még korántsem volna kimerítve azon haszon, melylyet ilyesnek megjelente a Balatonon következettne. Kevés idő múlva ugyanis, miután élénkséget fogott hozni a mai marasmus helyébe, mely crisisen vajmi hamar esnék át az egész vidék, okvetlenül így fogának okoskodni magukban az illetők: »Mi mindig csak a Balatonon evezünk? Ugyan miért ne mennénk hajózható csatorna által legalább a Dunára?« És mivel nincs nagy, de szinte legkisebb akadály is ezen eszme fogantatására nézve, más részről pedig minden körülmény fogja sürgetni azt: fogadni mernék, legott életbe lép a Balaton lecsapolásának rég megpendített terve, mi egyuttal, midőn összekötésbe hozná Zala, Veszprém és Somogy sajátlagos gazdagságait a Dunával s így Magyarhon legfőbb erével, és viszont; más részről annyira emelné ki e gyönyörű tájt minden mocsáribul és

honi kis tengerünknek kies partjait olyannyira varázslaná lakhatóvá, miképp pezsgőbb egészségü kellemeibe szeretvén még tán az is felütné közelében lakhelyét, ki eddigelé csak külföldön tudott kivetkezni unalmibul. S ugyan, kérdem, nem volna-e ez haszon? Mire aztán, igaz, »igen«-nel csak az fellehet, kinek keble magyar és eleme honi hűség!”

A komoly előkészítést követően megkezdődtek a hajóépítés munkálatai: a gőzhajó testét az Óbudai Hajógyárban készítették, a gőzgépet pedig Angliából hozatták. Széchenyi már júliusban hírt kapott arról, hogy a balatoni gőzhajózást megszervező részvénytársaság megrendelését követően az angol Penn cég útnak is indította a tervezett gőzös hajógépét.

Az első balatoni gőzhajó vízre bocsátására 1846. szeptember 21-én, tehát Széchenyi születésnapján került sor Balatonfüreden. A 300 személy szállítására alkalmas hajó – javaslatára – a Kisfaludy nevet kapta. Az avatásnál jelen volt Clark Ádám, Tasner Antal és Beszédes József is. Az eseményhez a Dunagőzhajózási Társaságtól kértek kölcsön két kapitányt.

1846. november 12-én Széchenyi felhívást intézett a Balaton környéki közbirtokosokhoz, hogy támogassák a balatoni kikötők és az azokhoz vezető utak építését. Számos mágnást keresett fel személyesen vagy levélben, kérve, hogy jegyezzen balatoni gőzhajózási részvényt (még Lipót belga királynak is írt). A menetrendszerű gőzhajóforgalom 1847 májusában indult meg a Balatonon. A hajó hétfőn, szerdán és pénteken reggel Keszthelyről

indult, kedden, csütörtökön és szombaton pedig Balatonfüredről, miközben Fonyódon, Badacsonyan, Révfülöpön, Balatonbogláron, Szántódon és Alsóörsön kötött ki.

A FERTŐBOZI FÜRDŐ

1838. szeptember 6-án kelt levelében arra kérte Lunkányi Jánost, hogy – Bayer soproni orvossal megtanácskozva – tegyen javaslatot egy fertőbozi közfürdő kialakítására. A fürdő terveihez a már 19 éve működő balatonfüredi kosárfürdő műszaki paramétereit vették figyelembe. Ezt követően fürdői alapítványt hoztak létre, s kijelölték a fürdő haszonbérletjét. A következő év nyarán a fürdő már működött, mellette egy szabadstrandot is kialakítottak. Úgy tűnik, a fürdő túl jól sikerült ahhoz, hogy a megyének szemet ne szúrjon, s miután több álkifogást vultattak fel, a gróf a fürdőt 1839 novemberében bezáratta.

A SOPRON-VASI SZEDEREGYLET

Széchenyi azt tapasztalta, hogy Nyugat-Magyarországon számosan alig tudnak megélni, nincs elegendő munkalehetőség. Ekkor arra gondolt, hogy nálunk is meg kellene honosítani a selyemhernyó-tenyésztést s ehhez kapcsolódóan a selyemtermelést. Ennek főbb összetevőivel részben olaszországi, részben franciaországi útjai során ismerkedett meg. 1826-tól kezd-

ve foglalkozott cenki birtokán szederfák telepítésével, s 1829-re szederfáinak száma elérte a 12 ezret. Ezeket Olaszországból hozatta – elsősorban Mészáros Lázár segítségével –, s megkezdődött a selyemhernyó-tenyésztés. Szederfáinak száma 1840-re elérte a 16 ezret, s ezeken 40-50 mázsa selyemgubót tenyésztettek

A Magyar Gazdasági Egyesületben is szorgalmazta ezek hazai telepítését mint az egyesület selyemtermelő és eperfatenyésztő szakosztályának vezetője. 11 évnyi munkálkodás után, 1840 novemberében jelentette meg a *Selyemről* című könyvét, amelyben az alábbi gondolatokat adta közre a selyemhernyó-tenyésztésnek és magának a selyemnek a fontosságáról:

„A' selyemnek becse naprul napra nő, 's mind egyre fog nőni; mert a' világ vezető nemzeti elméleti viszonsurlódás, – 's ennek legnagyobb ágense, a' sajtó által, már alkalmasint megegyeztek abban: hogy ha bár halni szép is a' hazáért, élni még is szebb, 's használni földieinek 's embertársainak még mindenek fölött szebb; minél fogva jövő századunkban 's a' messzebb jövőben úgy lesz hihetőleg a' békesség a' nemzeteknek rendes állapota 's a' háború a' kivétel, valamint a' mult században 's kivált régiebb időkben – főleg Magyar hazánkat tekintve – megint a' béke volt a' kivétel, 's a' háború a' rendes állapot; köz és hosszú békesség idejében pedig, a' polgári kifejlődésben haladó nemzetek, százannyi élet-kellemek kívánnak részesülni, mint a' sötétben 's szolgaságban tespedő népek, úgy hogy nagy és kicsi, számtalan más kelleme vadászata közt, házi bútortárára, öltözet- 's egyéb kényelmekre is inkább oly szövetet fog használni akarni, melly könnyű és még is meleg, nem veszti színét, és nem válik oly könnyen moly' prédájává, mint a' gyapjú- vagy gyapot-szövet, és ez nem egyéb, mint selyem. [...]

De kimeríthetlen mennyiségű szederfát ugyan ki ültethet, ki ápolhat, ki tarthat fen? ki teljesítheti e' hazai kötelességet? vagy más szavakkal: ki indíthatja a' selyemtenyésztés' tárgyát újra meg? ezen oly nagy nehézségekkel járó tárgyat, jóllehet javult polgári viszonyainknál fogva annak sikere többé nemcsak nem lehetlen, de felette hihető, sőt bizonyos, 's ekkép újra megindítása sem oly nehéz. Kit illethet a' tárgy, kit a' kötelesség?

A kormányt, a' törvényhatóságokat csak közvetve illeti, mert olyas tárgy,

melly egyedül legkisebb részleteinek minden oldalról tekintetbe vétele után sikerülhet, sem a' kormány, sem a' törvényhatóságok' kezeibe nem való, 's beavatkozásuk, ha az ébresztésen 's pártoláson túl megyen, rendszerint többet árt, mintsem használna. A szegényebb sorsút, kisebb tehetségűt pedig azon igen egyszerű okból nem illetheti a dolog megindítása, mert a kisebb tehetségű legjobban akarattal sem költhet oly tárgyra tetemesen, mellynek haszna csak több év után fordul meg, 's melly nagy előköltéssel jár. De a' fő 's nemesi rend, a' polgár, a' szántóvető sem indíthatja meg, mint hazánknak úgy szólván mindannyi elkülönözött osztálya a' tárgyat a' siker lehető legbiztosb reményével 's pedig azért, mert jóllehet hazánknak némi fő 's nemes urai, polgárai, sőt vagyonosb szántóvetői is tetemes költségeket képesek érzékeny megterhelhetésük nélkül előlegezni, 's ekkép a' selyemügynek dolgát egyenként is emelhetik a' siker' némi fokára, azért még sem fogják egyesek, egy egy sorban elkülönöztek, más rendekkel össze nem vegyülök 's ekkép aránylag felette gyengék, a' szederfák' ültetését vagy is a' selyemtenyésztést oly közönségesse tenni, 's annyira honosítani, miszerint valódi haszon is áradjon abból a' hazára. – Illy nagyszerűt, illy nemzeti életbevágót csak az egyesületek' lelke bír kivinni diadallal! Igen is a' haza' vagyonosbainak 's lelkesebbjeinek őszinte egyesülete, az anyagi 's szellemi erők együtt munkálása. – 'S kivált mostani időkben elkerülhetlenül szükséges az illyféle nagyobb szerüekre az egyesülés, most, midőn sok az önkény békítől megszabadult, de a' törvény' 's rend parancsi iránt hódolni csak most kezdő nemzet 's egyes polgár, életének épen azon szakában van, mikor legkevesbé képes valami nagyot 's kivált áthatatossággal járót kivinni; minthogy a' vak engedelmesség utáni együtt munkálásnak, kivált régi időkben, oly óriási hatása megtört; a' mindenben diadalmaskodó polgári közlélek ellenben még korántsem fejlék ki annyira, hogy az, a' közöngedelmességből folyó együtt munkálásnak hatását elégségesen kipótolná. – A' selyemtenyésztés Magyarországon pedig oly nagy összes munkásságot, oly különös állhatatosságot békétűrést 's annyi időt, 's előleges költséget kíván, miszerint csak akkor várhatni tökéletes sikerültét 's meghonosítását tellyes biztossággal, ha az ország minden rendiből képezett egyesület indítja meg azt; ez pedig több 's több egyesületre szaka-

doz mindaddig, míg az ügy illyes közmunkálás következtében elvégre a' nemzetnek sajátává nem válik.

Illyes megindító egyesületnek képeze volna tehát legelső, 's az a dolog megkezdése végett tán úgy állhatna fel legczélyszerűbben, mint azt az idecsatolt terv mutatja.”

1840-ben elkezdte (a birtokán szerzett tapasztalatok nyomán) a Sopronvasi Szederegylet megalakítását, amely – a véglegesítés után – a következő év elején elnökévé választotta.

Felügyeletével jelentek meg az egyleti kiadványok is. A Szederegylet 1840-es alakuló ülésén elfogadott ideiglenes alapszabályát tartalmazó *Sopronvasi szederegylet-könyv* 1841 elején jelent meg, már az ő összeállításában.

1841. május 16–19. között került sor első nagyobb szederegyleti körúttjára: Makkoshetényen felkereste Stettner Lajost, Tömördön Chernel Lajost, az egyesület titkárát, Szombathelyen pedig Vidos József alispánt. 1841. július 14–22. között újabb szederegyleti körútra indult, amelynek során Vépen látogatást tett Erdődy Sándor grófnál, Felsőlövön pedig a *Hitel* egyik lektoránál, Tatay Jánosnál.

A komoly előkészítő munkát követően, 1841. július 26-án 332 taggal és 33 holdnyi birtokkal megalakult a Szederegylet, megtartotta első közgyűlését, s hamarosan közreadták a második *Sopronvasi szederegylet-könyvet*. 1842-ben, 1843-ban és 1844-ben szintén jelent meg egy-egy önálló szederegyleti évkönyv.

Az 1845. április 2-án megtartott szederegyleti közgyűlésen azt tapasztalta, hogy az egylet tagjainak egy része igen rosszul gazdálkodik, s a megalakuló másik, hasonló egyletben komoly vetélytársat látott. Úgy érezte, hogy szederegyletét „megöli a német elem”, s aggódott, hogy mi lesz a befektetett 5000 forintjával. 1845 májusában megalakult a vetélytárs, a Soproni Selyemtenyésztő Társaság, amelynek Széchenyi nem kívánt a tagja lenni. Saját egylete szépen lassan visszaszorult.

A PESTI HAJÓS EGYLET

1841-ben 55 evezni vágyó barátjával együtt alapította meg ezt az egyletet, részben azért, hogy a fiatalok itt megtanulhassanak evezni, részben pedig azért, hogy a híd építésében részt ve-

vők számára kikapcsolódást és versenylehetőséget biztosítsanak. Tervezetüket 1840 novemberében hozták nyilvánosságra:

„Aláírási felszólítás a budapesti Hajós Egyletre

Pest, 1840. november 16.

Miután nagy kár a felséges Budapest és tájéka közti Dunát élvezeti tekintetben a por kikerülése s az ifjúság testi kifejlése végett evezésre s vitorlázásra nem használni, és kivált most, midőn jobbféle hajóknak készítését – s egyedül ilyesek szolgálhatnak valódi élvezetül – az Óbudai hajógyár lehetővé tette; az alulírt egy Hajós Egylet alkotását indítványozza ez itt következő feltételek alatt

1-ször: A társulat címe következő: „Budapesti Hajós Egylet” és helyete Budapest.

2-ször: A társulat előlegesen 3 évre alakul 1841-től 1843. végéig.

3-ször: Az alulírt két hajóját, Crescencet, és Bélát minden fizetés nélkül átengedi az Egyletnek a most érintett három évre, sőt továbbra is, ha ti. megalakul a társulat.”

Pest város tanácsa 1842. március 5-én a pesti Duna-parton, közel az épülő hídhoz, a Casino előtti partrészen engedélyezte a hajóház (csónakda) felállítását, amelyet Clark Ádám irányításával építettek fel s 1845-ig használtak.

Az első évben még az Óbudai Hajógyár területén helyezték el csónakjait, a másodikban viszont már saját csónakházukban, Széchenyi szóalkotásával a Csónakdában.

A TISZA SZABÁLYOZÁSA

A vízügyi szakemberek évtizedeken át szorgalmazták a Tisza szabályozásának megkezdését. Erről Széchenyi is tudott, s miután éveken át együtt dolgozott Vásárhelyi Pállal az Al-Duna szabályozási munkálatainál, számos alkalommal konzultált vele a Tisza-szabályozás műszaki lehetőségeiről és a Dunát a Tiszával összekötő csatorna megépítésének műszaki paramétereiről. Vásárhelyi mindezekre terveket is kidolgozott, 1846-ban a Tisza szabályozásának tervét két változatban is elkészítette, de többre már nem futotta az erejéből, mert április 8-án a Tiszavölgyi Társulat ülésén, a pesti Károlyi-palotában szívroham végzett vele.

Ami az előzményeket illeti: Széchenyi István kezdeményezésére az országgyűlés 1840-ben törvényt hozott a Széchenyi mérnök barátja, Beszédes József által elképzelt Duna–Tisza-csatorna építéséről. Bár a kivitelezésre részvénytársaság alakult, a tervet ért támadások miatt a befektetők megvonták támogatásukat, így a csatorna építése lekerült a napirendről.

Széchenyi első tiszai körútján, 1845. szeptember 27. és október 17. között tárgyalásokat folytatott a Tisza szabályozásával kapcsolatban a helyi ármentesítő társulatok összefogásáról. (Az általa felkeresett települések: Gyöngyös, Eger, Miskolc, Szerencs, Sárospatak, Sátoraljaújhely-Kerecseny, Komoró, Kisvárd, Nagykálló, Debrecen, Dobigát, Szolnok, Szentés, Hódmezővásárhely, Szeged, Kecskemét.)

Tapasztalatait kötetben is összefoglalta, 1846 januárjának közepén jelent meg az *Eszmetöredékek, különösen a Tisza-völgy rendezését illetőleg* című munkája. Ebben ezt írja:

„Tisza völgye közvetlen nem érdekelhet, sőt kinek a Tisza völgy kifejtése provincialis tekintetben és közönséges fel fogás szerint még árthatna is, még is nemcsak magasb nemzeti szempontból kívánom a magyarság e bölcsőjének minél előbbi és minél férfiasb kifejlését, hanem azon alá rendeltbb ok miatt is, melly szerint igen világos előttem – s bár ne volna e tekintetben olly sok vak –, hogy bizony a dunántuli és egyéb magyarság is nemzetiség dolgában csak hervadozni és kora halálra jutni fog, ha pusztulásnak indul a Tiszavölgy. [...]

A Tiszavölgy rendezését illetőleg én az itten következő nehézségeket látom utban. S hadd soroljam azokat leplegtelenül elő; mert, mint éppen mondám, csupán akkor, ha férfiasan és előítélet nélkül barátkozunk meg azokkal, hihető, hogy mind azon erőt is kifejtsük magunkban, melly azok legyőzésére szükséges:

1ször Roppant vízmennyiség. 2ször Aránylag felette csekély eset. 3ször Jobbadán alacsony partvidék. 4szer Vásárhelyi hiány, melly miatt nem adhatni el a fölöslegest. 5ször Dologtalanság. 6ször Földnek csekély becse. 7szer Paradicsomi egyszerűség. 8ször Egymás ellen álló érdek; és 9szer Tán, de csak tán, népesedés híja. [...]

Sok előmenetelt tett ugyan, s kivált újabb időkben, a technika és e szerint a vízmérnökiség is, s nem csudálhatni némi nemzeteknek víz és mocsár fölötti

diadalait eléggé; de azért vannak nehézségek, mellyek legyőzésére, jóllehet felfogásukra a természetes ész is elégséges, a csupa hydraulika korántsem elegendő még. S ilyesek sorában a Tisza völgyének rendezése legelső helyütt áll.”

Még abban a hónapban megtartották a magánjogi társulásként működő Tiszavölgyi Társulat megalapítását előkészítő közgyűlést, amelyen Széchenyi elnökölt, a jegyző pedig Kovács Lajos volt (1889-ben megírta visszaemlékezését a *Gróf Széchenyi István közéletének három utolsó éve* címmel). A társulat célja a Tisza-völgy ármentesítése és egyes területek lecsapolása. Az előkészítő ülésen a Tisza-völgy rendezésére alakult vidéki társulatok küldöttei is részt vettek. Az akkor született Szerződvényt negyvenen írták alá, a központi választmány elnöke Károlyi György gróf lett.

1846. február 18-án memorandumot juttattak el az uralkodóhoz a Tisza-völgy rendezéséről. E felségfolyamodványban 6 millió forintot kértek a szabályozási munkálatokra, mégpedig a só felemelt árának alapjából 10 éven át évenként 100 ezer forintot, az államkincstártól pedig – ugyancsak évente – 50 ezer forintot. A fennmaradó részt – mérsékelt kamat mellett – visszatérítendő kölcsön formájában igényelték az államkincstártól. A sóalaphól kért összeget megszavazták számukra, az államkincstártól pedig összesen 100 ezer forintot voltak hajlandók adni.

Vásárhelyi Pál 1846. március 25-én nyújtotta be a Helytartótanácsnak és a M. Kir. Építési Főigazgatóságnak a Tisza szabályozására kidolgozott, nagyszámú kanyarátvágás azonnali elkészítését tartalmazó, részletes tervét. Sajnos Vásárhelyi áprilisban elhunyt, a tiszai munkálatokat ezt követően Keczkés Károly vízépítő mérnök – munkájával Széchenyi csak kezdetben volt elégedett – s mellette szaktanácsadóként Pietro Paleocapa velencei építési főigazgató irányította. A központi választmány igazgatója később Széchenyi jelöltje, Kovács Lajos lett.

Hamarosan megjelent Pietro Paleocapa *Vélemény a Tisza-völgy rendezéséről* című, 140 oldalas műve. A folyóvölgy rendezéséről tehát három terv készült: Vásárhelyi, Beszédesé és Lámé, végül Paleocapa utasításai szerint jártak el, aki az árvízvédelem elsőlegessége alapján elsősorban a töltések építését szorgalmazta és csupán 15 átvágás azonnali elkészítését javasolta.



Széchenyi 1846. július 15-én este indult második tiszai körútvárára, amelynek fő célja a Tisza-szabályozási társulatok munkájának összehangolása volt. Az út egy részét a Pannonia és a Johann nevű gőzhajóval tette meg.

1846. augusztus 27-én Tiszadobon – a dob-szederkényi átvágással – ünnepélyesen is megkezdődtek a Tisza szabályozásának munkálatai. (1846 és 1872 között Tiszaújlakról Titelig 107 átvágást végeztek, 653 km-nyi folyókanalyt vágtak le, s ezzel a Tisza 510 km-rel lett rövidebb. Elvégezték a töltésépítés nehéz munkáját is.)

Széchenyi a Tiszavölgyi Társulat közgyűlésén 1847. március 22-én nagy beszédet mondott. Itt jelentette be, hogy a munkálatok első évében (1846-ban) 7862 „folyó öl” (14,9 km) új töltés és 415 „folyó öl” (0,79 km) átvágás készült el. Úgy tervezték, hogy 1847 nyaráig (tehát a munkálatok első két évében) összesen 59 km-nyi töltés és 5,46 km-nyi csatorna készül el.

Széchenyi 1847 szeptemberében Tiszadobnál tekintette át a munkálatokat, mivel részt vett a Pest és Szolnok

közötti vasútvonal megnyitásának szolnoki ünnepségén. A vasúthálózat kiépítésével párhuzamosan 1847. október 10-én a Dunagőzhajózási Társaság Szolnok és Szeged között gőzhajójáratot is indított.

Széchenyi a *Véleményes jelentés a Tiszaszabályozási ügy fejlődéséről* című írását az országgyűlés 1848. március 6-i kerületi ülésén olvasta fel.

A PESTI SÉTATÉR

Széchenyi mint Pest város polgára igyekezett jó ötleteivel segíteni a városépítőket és a városatyák munkáját. 1842-es *Üdvleldéjében* Magyar Panteon tervét is megfogalmazta. 1844. december 2-án a mai Szabadság tér déli részén – ahol két általa vásárolt ház is állt – sétatér kialakítására kért engedélyt József nádortól.

1845. március 25-én megfogalmazta a Pesti Sétatér tervét magában foglaló aláírási ívet, amelyben – egyebek között – ez állt: „E sétahelyet a felesleges főherceg-nádornak és az illető ka-

A Széchenyi liget Pesten

tonai felsőbbbségnek már kinyert jóváhagyása s megegyezésével a Leopold külváros azon terén szándék felállítani, mely az Újépület déli oldala, és a Három korona, Két sas, Bálvány és Szél utcák nyílásai között fekszik.”

1845 végéig 18 ezer forintot sikerült összegyűjteniük a Pesti Sétatér kialakítására. 1846. január 20-án a Pesti Sétatér Egyesület, a későbbi Pesti Sétány Társulat nevében engedélyt kért a nádortól, hogy a Városliget platánfái közül a feleslegeseket az Újépületnél létesítendő sétányhoz átültethessék. A tér rendezése a március 3-i platánfaültetési akcióval kezdődött, az első fát felesége, Crescentia ültette el.

A tér rendezése költséges volt, ezért a gróf létrehozott egy részvénytársaságot, amely végül megoldotta az anyagi gondokat. A sétatér ünnepélyes megnyitására 1847. május 30-án került sor, a teret később Széchenyi-ligetnek nevezték el. ♦