

CSORBA LÁSZLÓ

A „vak zsák” és a „legnagyobb magyar”

– Duna-gondolat Széchenyi életművében –

Széchenyi István első komolyabb kalandja a győri csata után esett meg a Dunával. 1809. június 14-ének délutánján került sor az ütközetre, melynek során a franciák sikerrel karolták át és futamították meg a gyakorlatlan magyar nemesi fölkelőket. A mintegy hat-hétezer főt veszítő sereg Komárom, a birodalom leghatalmasabb erődítménye felé hátrált, míg a franciák balszárnyán Lauriston tábornok körülkerítette Győrt, és elvágta a magyar főszeregtől Meskó József tábornoknak a jobbszárny kötelékében állomásozó, mintegy hatezer fős alakulatát. Meskó úgy döntött, hogy Vas, Zala és Veszprém megyén keresztül kísérli meg végigvezetni seregmentő anabázisát – de ki vigye a létfontosságú híradást a bezáruló francia gyűrűn át a nádorhoz, Komáromba? Voith Ferdinánd báró őrnagy a fiatal Széchenyi István gróft javasolta e kényes feladatra. Kitüntetheti magát az alig tizennyolc éves fiú, s ha a franciák előtt ér Komáromba, jóval kisebb veszély fenyegeti, mintha a kiszámíthatatlan menetelésre vállalkozó seregnél marad. Ha a franciák előtt ér Komáromba...

A versenyfutást Széchenyi nyerte meg, de inkább ésszel, mint erővel: Voith őrnagytól tudjuk, hogy mivel „mindkét Dunapart Győrtől Gönyűig az ellenség által már meg volt szállva, egy kis csónakon Komáromot elérte, miáltal ő császári fensége (vagyis a nádor) vállalatunkról már június 15-én tudomást nyert”. A győri francia siker nyomán közben megteremtődtek a kedvező feltételek Napóleon wagrami győzelméhez, de a birodalmi bánat egyelőre nem fért a fiatal Stefferl szívéhez. Két életre szóló élménnyel ismerkedett a férfin szerepeket tanuló kamasz: a dicsőséggel, amelyet a sikeres küldetésért kapott császári dicséret árasztott rá s tükröződött vissza családi, baráti környezetének hódolatában, valamint a harctéri halállal, amely a csatatéren a vér és a puskapor – mámort s undort egyszerre keltő – szagával együtt ivódott bele örökre az agyába, lelkébe.

És barátságot kötött még valamivel: a Dunával. Huszonegy évvel később folytatódott a románc.

A Magyar Vízügyi Múzeum gyűjteményében, a sok gyönyörű hajómodell között van egy kissé idétlen formájú, fedélzetén nagy faházat s annak tetejére telepítve magas kormányfülkét hordozó bárka. A kormányállásból hosszú lapát nyúlik hátra a vízbe, lehetővé téve e sa-



játos vízi jármű navigációját. *Desdemona* névre hallgató eredetijét – „mely olyan volt, amilyen az első embereké lehetett”, írta Széchenyi – 1830. június 24-én kapta el a Duna sodra, hogy utasait – két különc gróf, egy morózus mérnök s néhány lusta szolga és hajóslegény – elszállítsa egészen a tengerig. Waldstein János kísérte el Széchenyit e régóta tervezett szemleútjára, melynek célja annak kiderítése volt, vajon a Duna, e „vak zsák” fenekét meg lehet-e nyitni a Vaskapunál s a Kazán-szorosnál, hogy Pest és Magyarország áruí végre közvetlen vízi úton juthassanak el a világtengerekre. A szakember Beszédes József volt, a Sárköz vízmentesítésének országos hírű vezetője – személyében kellemetlen és kicsinyes, tudásával azonban a messzelátó terveket sikerrel szolgáló férfiú. Duna-cikkét a *Tudományos Gyűjtemény*ből, gyakorlati ismereteit saját nagycenki uradalmában, továbbá éppen megkezdett hajóútjuk során, a baja-bátai szakasz kiváló árvízvédelmi töltséin vizsgálhatta a gróf. Waldstein eddig csupán távolabbi tagja volt a reménybeli mágnás-elitnek – ám az elkövetkező hetekben, különösen barátja betegágyánál, fényesen bizonyította, hogy méltó egy Széchenyi István barátságára.

A gróf szerencsés nagypolitikai pillanatban szállt a *Desdemona* és a hozzákötött kis dereglye, a *Juliette* fedélzetére. Az 1829. évi drinápolyi béke nem csupán Görögország függetlenségét és Szerbia belkormányzati önállóságát rögzítette, hanem Pavel Dmitrijevics Kiszeljov bukkaresti kormányzó, a román fejedelemségeket megszálló

cári hadsereg parancsnoka arra is felügyelt, hogy érvényesüljön a kereskedelem szabadsága és a kereskedelmi hajók áthaladása a Dunán. A bécsi haditanács olyannyira örömmel vette Metternich kancellár pártfogoltjának az új helyzet felmérésére kiválón alkalmas magánakcióját, hogy a gróf alig tudta elhárítani ügynökük, Pirago főszállásmesteri főhadnagy behajózását a bárkájára.

Az út remekül indult. A kiváló sportember – egyszer 3 óra 52 perc alatt evezett le két angol barátjával Bécsből Pozsonyba! – a kényelmes hajókázás során sokat úszott, evezett, és a naplóban sokasodtak a pontos megfigyelések, a mélyenszántó gazdasági, történelmi, néprajzi, politikai reflexiók. A gőzhajózás esélyei különösen érdekelték. „A víz átlátszó tisztaságát, utunk csendjét sok-

Széchenyi István – körülötte műveinek ábrázolásai. Frey Ferenc acélmetszete, 1860





A Vaskapu és a Kazán-szoros látképe Széchenyinek ajánlva.
Lántz József rajza után Mink A. litográfija, 1833

szor semmi, még az evezők egyszerű csobbanásai sem zavarták – olvassuk 1830. július 26-i feljegyzéseiben –, csupán a hajóvontatók önmagukat vagy lovaikat nógató monoton kiáltásai. Szomorúan elrövedeztem azon, mely hátra vagyunk még! Elhinné-e egy a(ngol) farmer vagy egy jenki, hogy a magyar paraszt – ama föld lakója, mely magát boldognak és nemesnek vallja, olyan helyzetben és szellemi állapotban van, hogy barom módjára önkéntesen hajót vontat, – mely foglalkozás ellen talán még az utolsó rabszolga is fellázadna!”

A Szerémség nagyon tetszett neki, s a szorosok látán már tudta is – naplójában Franz Anton Kolowrat gróffal, a birodalom gazdasági ügyeinek miniszterével vitatkozva ki is fejtette – a megoldást. „A szabályozást a Vaskapunál sziklarepesztésekkel s ugyanakkor benn az országban átmetszésekkel kellene véghezvinni. Az előbit subsidiumokból itt: önkéntes országgyűlési pénzmegajánlás, az utóbbit azok által, kik a dologban érdekeltek.” Kolowratnak azzal érvelne, hogy ennek révén az ország adózóképeségét növelhetné, a rendeknek pedig – hiszen „Ennek országgyűlési tárggyá kell lennie. Ez emelné a magyarságot” – azzal, „hogy minden földbirtokos nyer általa – mert mindegyiküknek kárt okoz a víz”.

Ám a júliusi rekkenő hőség és az, hogy „angol ágyastul és szúnyoghálóstul felfaltak a rovarok”, gonosz következményekkel járt. Szívós természetét legyűrte a mocsaras bolgár és havasalföldi partszakaszon gyakori maláriás láz. Waldstein önfeláldozóan ápolta („többet jelent számomra egy angyalnál! Isten jutalmazza meg érte!"), emberei pedig, még Beszédes mérnök is – bár nemigen voltak jobb állapotban – erejüket megfeszítve eveztek, hogy mielőbb a jelentős kikötővárosba, Galacba (Galati) vigyék. Fizikai gyengülésével párhuzamosan viszont feltámadtak lelkében a szélsőséges hangulatingadozásoktól táplált önvád fúriái.

Ekkor diktálta le Waldstein grófnak azt a szöveget, amelyet az utókor politikai végrendeletként ismer, s joggal váltak szállóigévé befejező sorai: „Magyarország fölemelésére csak három eszköz van: nemzetiség, közösülés gazdasági-társadalmi-politikai központ létrehozása és végre más nemzetekkel való kereskedési összekapcsolás. Ezeket kötöm nektek szívetekre; emeljétek az elsőt tehetségetek szerint fel, s díszítsétek igazi nemesség által. Fejtsétek ki a másodikat Budapesti fővárosunkban. Tegyetek mindent, hogy Budapest megszűnjék egy vak zsák



A Vaskapu látképe Széchenyinek ajánlva.
Lántz József rajza után Mink A. litográfija, 1833

lenni, s ennek elérése végett a Duna vizét hajózásnak és kereskedésnek ki nyitni kell...”

Szerbiai élményeit egyszerre határozta meg a Niš közelében látott, befalazott koponyákból – törökellenes szerb felkelők csontmaradványaiból – emelt torony látványa és az a szíves vendéglátás, amelyben a Fényes Portával sikeresen dacoló szerb fejedelem, Miloš Obrenović részesítette pozsareváci rezidenciáján. A dunai kereskedés fellendítésének ügyében éppoly gyorsan kialakult az egyetértésük, mint a fejedelem remek lovainak dicséretében, így Széchenyi a jól végzett munka örömeivel s fáradságával vonulhatott a zimonyi karanténba.

Széchenyi amúgy Pesten is annyira szerette a Dunát, hogy mindig a partján lakott. Kezdetben a Diana-fürdő épületében – a tisztálkodni vágyó pesti polgárok Pfeffer Ignác vezette higiéniai műintézetében – tartotta szállását, melynek helyére a századfordulón a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank palotája – a mai Belügyminisztérium – épült a Roosevelt téren. A Duna-parton akkoriban még nemigen andaloghatott fel s alá a város aranyifjúsága. Egy „régí gavallér”, Podmaniczky Frigyes báró – a rossz emlékű politikus és a jó emlékű városatyja – meséli, hogy egy alkalommal „gróf

Széchenyi István két angol lova hintóstól a Diana-fürdő udvarából, mely ház első emeletén a gróf lakott, a kocsis távollétében kirohant a kapun át a Duna folyamnak s annak alacsony falazatán le, s folyam közelében felhalmozódott szemétkben oly lágy ágyra talált, hogy a pizoknál egyéb kárt sem a lovak, sem a hintó nem vallott”. A gróf később a szintén itt álló kereskedelmi (Lloyd) palotába költözött át. Gyakran álldogálhatott az ablaknál, s a szemközti Várhegy lelket simogató panorámájában gyönyörködve azon töprenghetett, mi képp hozza a túlpartot közelebb.

Közelebb... a két várost egymáshoz közelebb. A „hogyan?” persze régen megvolt már. 1820 szilveszterén egy hetet vesztegelt barátja, Brudern József gróf pesti házában, mert a zajló Dunán lehetetlen volt az átjutás. „Ma azt mondtam Brudernnak – jegyezte január 4-én a naplójába –, hogy egyévi jövedelmemet fordítom rá, ha Buda és Pest közt híd épül, s hogy ezért, jóllehet Pesten lakni alkalmasint sohasem fogok (!), egyetlen krajcár kamatot vagy akár visszafizetést sem fogok követelni. Az a gondolat, hogy hazámnak fontos szolgálatot tettem, majd bőségesen kárpótol.” 1820-ban, 1828-ban is születtek már elképzelések egy állandó hídról, de

pusztán a közlekedés könnyítésének vágya nem adott elegendő energiát megvalósításukhoz. Csak aki olyan szemmel nézett, olyan aggyal gondolt rá, hogy a híd – szimbólum, egy ifjú nemzet férfivá válásának, egy nyomorult ország felvirágzásának jelképe, csak az tudta e rendkívüli feladat rendkívüli nehézségeit legyűrni.

1832 februárjában gazdag mágnások és tőkeerős pesti polgárok Hídegyesületet alapítottak. Intézkedtek, hogy az „egész hydrotechnikai munka egy folyamrajzban (...) írassék köre” (vagyis sokszorosítsák), majd József nádor és Pest vármegye támogatását elnyerve, vállalkozásuk felkarolásáért az országgyűléshez fordultak, „legnagyobb hihetőséggel” állítva, „hogy egy álló hídnak Pest és Buda közti physikai létesítése előtök többé nincs a lehetetlen sorában...” A híd Széchenyi gondolkodásában kezdettől több volt, mint egyszerű közlekedési műtárgy, de nem csupán a hazafias szimbólumok nyelvén lett a *verbum regens*. Két döntő összefüggés miatt közvetlenül illeszkedett a hazai reformteendők centrumába: egyfelől sürgetően szorította a Duna-szabályozás ügyét, mivel nagy műveiben Széchenyi még úgy látta, enélkül műszakilag megoldhatatlan a pillérek biztosítása; másfelől pedig már *Világ* című könyvében kijelentette a hídról, hogy „nevetséges vagy szánakozásra méltó olly roppant tárgy létesítéséről figyelemmel tanácskozni, míg a nagyobb részben a vámfizetési képzelet tisztába nincs hozva”.

Széchenyi István képmása. Barabás Miklós festménye, 1848

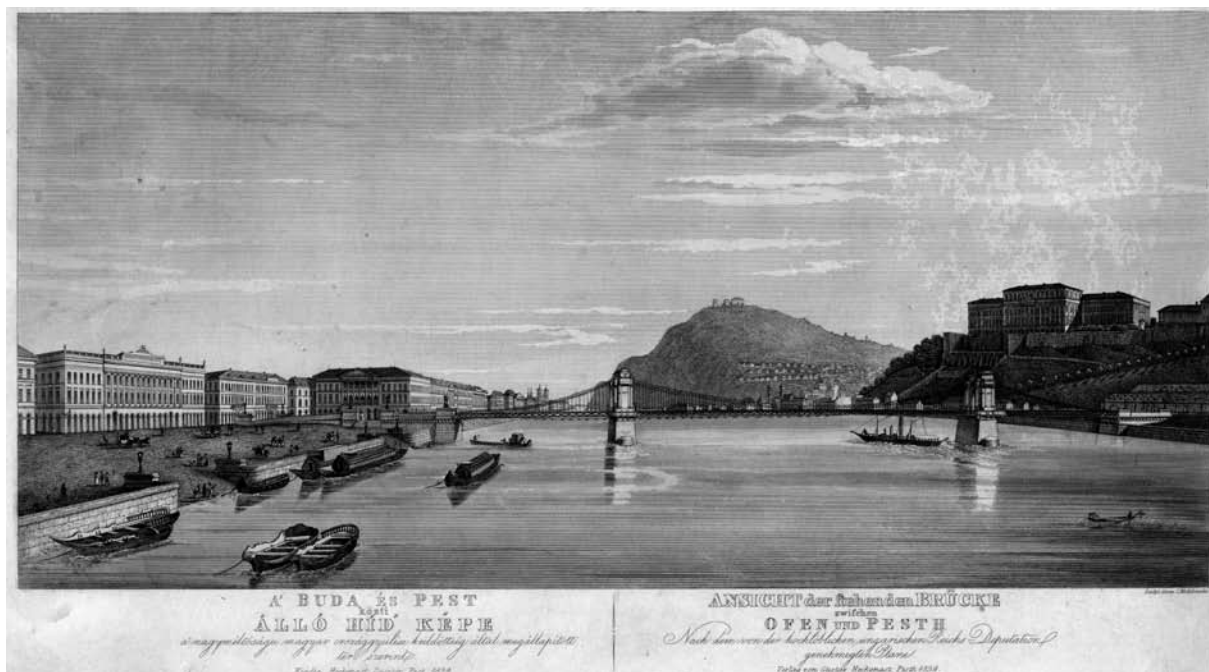


Ebben rejlett tehát a gróf zseniális ideája: úgy látta, a híd ártatlan, pozitív érzelmeket gerjesztő eszméje segítségével üthető az első rés a feudális kiváltságok egyik legrútabbika, a nemesi adómentesség falán.

Látjuk tehát a Duna-gondolat két nagyszerű pillérét Széchenyi gondolatvilágában. Egyfelől egész évben hajózhatóvá tenni a folyót – és ehhez csatornát repeszteni a Kazán-szoros és a Vaskapu sziklapadjaiba. Másfelől az állandó híd révén egyesíteni Pestet és Budát, létrehozni az új magyar fővárost – hogyha majd a Dunán belendül a hatalmas Nyugat–Kelet kereskedelem, akkor annak Budapest legyen a grandiózus elosztó állomása!

1833 nyarán Széchenyi elvállalta, hogy az al-dunai munkálatok királyi biztosa legyen. Az első teendő a mérnöki munka volt, amelynek a „Dunamappációt” – vagyis a folyam térképezését – már három éve vezető Vásárhelyi Pál lett a szakértője. Az eredetileg szabályozási okokból indult felmérés most Széchenyi révén összekapcsolódott a Kárpátokon áttörő Duna szorosainak hajózhatóvá tételével. A környező népek – szerbek, románok, bolgárok – a legelőnkebb figyelemmel kísérték Széchenyinek mind a kilenc al-dunai útját. Felismerték, hogy Európa felé nyit nekik is kaput ez az örökmozgó, fekete szemöldökű ember. Örömmel fogadta újra Miloš Obrenović szerb fejedelem, tenyerükön hordozták a román bojárrok, idővel még a mogorva Husszein viddini pasa is megenyhült iránta. A terep többszöri bejárása után megtették az előkészületeket a robbantásokra, s miközben Zimonyban meglátogatta a keleti útjáról épp hazatérő Alphonse de Lamartine francia költőt s családját, az agya már azon járt, hogy a birodalom gazdasági vezetőit egy angol kotróhajó megvásárlására rávegye.

Júniustól Széchenyi az al-dunai munkaterületet vizitálta, ahol előbb harmincnégy, később száz bányász, továbbá mintegy ezer munkás kezdett neki a Rosboinik, a Kralova Stena, a Raskival és társaik – a nagyobb vaskapui sziklapadok – bontásának. A rendkívül alacsony nyári vízszint miatt egy hajózácsatorna, továbbá a vontatáshoz egy parti út elkészítése a feladat. Az elkövetkező mintegy négy év során körülbelül négyezer köbméter mederkövet robbantottak ki az angol George Dewar vezette munkások a birodalomszerte érdeklődéssel kísért munkálatok során. Waldstein János egy 1834. szeptemberi híradása szerint a bécsi Kohlmarkton ki voltak téve az orsovai sziklák képei – valószínűleg Lánicz József, „az országos Duna mérésnél munkálkodó Ingenieur” kőrajzai a „kősziklák fessegetése által készülő út”-ról. „Nevetnem kellett – írta Széchenyi négy évvel korábbi, ugyyanerre a tájra vezető nevezetes felfedezőútjának egykori pionírtársa –, midőn a tátott szájú svábokat ezen litografia tekintésébe elmerülve láttam.”



Buda és Pest közti álló híd képe, Carl Mahlknecht acélmetszete, 1839

Az al-dunai vállalkozás nehézségeinek java része szerencsére éppen arra termelt, hogy Széchenyi legyőzze azokat. Ha részletekben is, de végül a nádor által kezelt sóalaplóból ötszázötvenezer forintot sikerült kiutaltatnia, és nem is késett a látványos siker. A nádor-asszonyról elnevezett *Maria Dorothea* gőzös 1835-ben már az első konstantinápolyi járat utasait fuvarozta az Aranyszarv-öböl felé. De a metternichi diplomácia csatornáit ez esetben igen jó ügyért „utilizálva” a gróf le tudta szerelni a robbantások miatt igencsak ideges, s ezért akadékoskodó török hatóságok ellenállását is. Bukaresti látogatása során pedig a nélkülözhetetlen román támogatást biztosította, amikor bizalmas kapcsolatba került a liberális reformokkal próbálkozó Alexandru Ghika havasalföldi fejedelemmel. Bár I. Ferenc császár hamarosan bekövetkező halálával az oly ígéretes munkálatok lefékeződtek, majd teljesen elakadtak, Széchenyi teljesítménye így sem kevés: közepes vízállásnál, tehát az év nem jelentéktelen részében a Duna immár nem volt „vak zsák” többé. Olyannyira hajózható, hogy újabb nagyobb lépéssel majd csak az 1890-es években jutott tovább a Vaskapu szabályozásának a „legnagyobb magyar” kezdte munkája.

Közben továbblendült a híd ügye is. A kiélezett érdekviszonyok nagy profitot sejtettek, s így éles versenyhelyzetet teremtettek. Széchenyi barátja, Sina György bankár 1837. február 17-én kért engedélyt a Bécs–Bécsújhely–Sopron–Győr (később Buda, illetve Trieszt) szakaszra, míg a Metternich államkancellár

hathatós támogatását élvező Rothschild-csoport (kapcsolatban a pesti Wodiáner és Ullmann céggel) három (!) napra rá a Bécs–Pozsony–Pest–Debrecen vonalra! Sina azért bizonytalanodott el hídügyben, mert az előmunkálati engedélyekről vitázó 1839–40. évi országgyűlés inkább a bal parti vasutat preferálta, márpedig ez esetben a Bécsből Pestre jutáshoz nem kell a híd! Mihelyt ezt fölismerte, Széchenyi minden erejével a bal parti vasútterv ellen fordult, sőt később Sina biztatására részvényeket is vásárolt a soproni vasúti vállalkozás alaptőkéjéből. Nem kis munkával végül sikerült az ingadozó báró meggyőzése, noha a helyzetet jelentősen nehezítette, hogy a Wodiáner–Ullmann társulás – bécsi barátai biztatására – szintén pályázott a híd építetési jogáért. Mindkét vállalkozói csoportnak pontos terveket és részletes költségvetést kellett bemutatnia a döntéshez – Sina anyagának elkészítésében sokat segített a Pestre érkező William Tierney Clark. Csakhogy Wodiánerék sem hagyták magukat, s nem kisebb nevet nyertek meg az ellenterv kidolgozására, mint a Széchenyi által Londonból jól ismert George Rennie-t.

A verseny azonban szerencsésen dőlt el. A felek kiegyeztek, és kezdetét vette az építés. Az alapkövet 1842. augusztus 24-én rakták le – ám Széchenyi sohasem mehetett át a kész alkotáson. Ő már Döblingbe zárta önmagát, amikor 1849. november 20-án nem kisebb személyiség, mint maga Julius Jakob Haynau báró, a győztes császári hadsereg főparancsnoka avatta fel a modern Magyarország szimbólumát. ■