

# Széchenyi alkotásai

Emerson azt tartotta, hogy az intézmények olykor egyes emberek felnagyított árnyékai. Széchenyi alakjának óriási árnyéka a Tudományos Akadémia, a hazai hajógyártás és malomipar, a Lánchíd és egy sor más intézmény fennmaradásában

## Lóversenyek, Lótenyésztés

A fiatal gróf lovassági tisztként kötött barátságot a lovakkal. Kiváló, kitartó lovassá vált és megismerte a katonaságnál elterjesztett lótenyésztési szokásokat. 1815-ben, amikor első alkalommal járt Angliában, módja nyílt a lóversenyek és a lótenyésztés behatóbb tanulmányozására, s ettől kezdve folyamatosan vásárolt lovakat – összesen 20 mént és 60 kancát – Angliából. 1816 áprilisában a Bécs melletti Simmeringen megrendezett első lóversenynek már ő volt az egyik fő szervezője, s 1817 októberében memorandumot juttatott el a császárhoz a lótenyésztés fellendítése érdekében. Egy évvel később cikksorozatot publikált a hátslovak tenyésztéséről.

Néhány barátjával együtt engedélyt kért az uralkodótól lóversenyek indítására, választ azonban nem kapott, ezért eleinte csak falkavadászatokat rendezett. 1821-ben mégis továbblépett, s közzétette az angliai tapasztalatain alapuló honi lóversenyszabályzatot, majd egy lótenyésztő és versenyrendező egyesület megalakításánál bábáskodott. Az uralkodói beleegyezés 1833-ig váratott magára, így 1826-ban ideiglenes jelleggel indította meg a pozsonyi tavaszi lóversenyeket, majd a következő évtől a pestieket is. 1827. június 6. volt az első pesti versenynap, melyhez az új lovaglóiskola megnyitása kapcsolódott. Éveken át előzetes felhívást, szabályzatot, versenyprogramot, majd az eredményeket summázó füzetet adott, illetve adatott ki, 1828-ban pedig megírta e szakma hazai alpművét.



A Világ című könyvének első kiadása.



→ A *Lovakról* címmel megjelentetett könyvet Hunyady gróf emlékének ajánlotta, aki úrményi birtokán már 1814-ben lóversenyt rendezett.

Az ideiglenes jelleggel működő *Pályafuttatási Társulat* 1830-ban *Állattenyésztő Társaság*gá, 1835-ben pedig *Magyar Gazdasági Egyesület*té alakult. Ebből vált ki 1842-ben a Széchenyi elnöklétével működő *Pesti Lovar Egylet*. A Gazdasági Egyesületben (OMGE) nemcsak lótenyésztéssel, hanem növénytermesztési problémákkal is foglalkoztak, s egyebek mellett pamutmagvakkal kísérleteztek. A gróf javaslatára vásárolták meg mintagazdaságuk számára a Köztelek nevű birtokrészt. A külföldiek közül többen lekicsinylő hangnemben nyilatkoztak a pesti lóversenyekről. Nekik válaszolt Széchenyi a *Néhány szó a lóverseny körül* című, 1838-ban kiadott, 240 oldalas könyvével, amely nem sokkal később németül is megjelent. Széchenyi egyik álma tehát – néhány bukattal ugyan – valóra vált, s működik jól-rosszul azóta is.

## Kaszinó

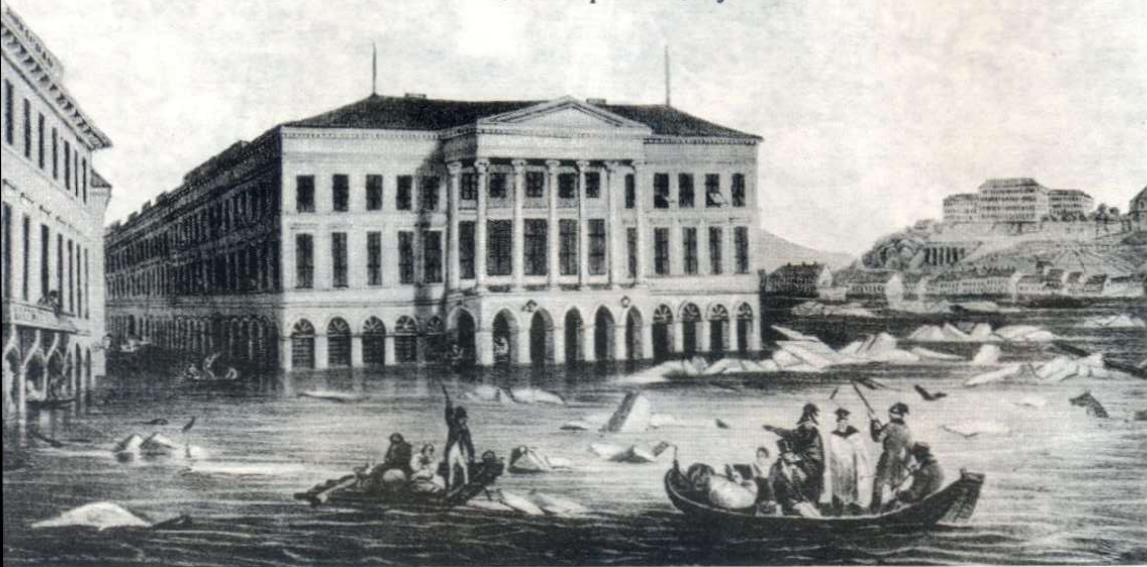
1825 októberében, az 1825–27-es országgyűlés megnyitásakor a pozsonyi Erdődy-házban – nyilván angliai tapasztalataira támaszkodva – barátaival együtt kis kaszinót rendezett be.

A kaszinó létrehozásának tervéről akkor sem tett le, amikor állandó lakhelyét Pestre helyezte át. Egyévi szervezőmunkája eredményeként 1827 áprilisában a Vogel-ház egy részét kibérelhette a pesti *Casino* céljaira. Az első kaszinói ülésre június 10-én került sor. Széchenyi irányításával készültek a Casino hivatalos kiadványai, s többnyire őt választották meg igazgatónak. A később *Nemzeti Casino* nevet viselő intézmény a Lloyd-palotába költözött, ahol könyvtárat, kávézót, éttermet, biliárdtermet rendeztek be, s igyekeztek azt politikamentesen Bécs nem hitt ebben: félt az effajta társaságoktól, „gyűléktől”, s mint minden körbe, ide is beépítette besúgóit, akik napról napra hírt adtak a főrangúak bomlasztónak vélt gondolatairól.

## Magyar Tudós Társaság

Nem volt ez másként a tudós körben sem, melynek eszméje évtizedek óta érett, de részben az uralkodói félelem, részben a pénzihiány akadályozta realizálását. 1825. november 3-án az országgyűlés kerületi ülésén Széchenyi egyévi jövedelmének minden egyes évre eső (akkor még hatszázalékos) kamatát ajánlotta fel a magyar kultúra javára. Hárman csatlakoztak hozzá, s néhány nap alatt eldöntötték, hogy a négyük által felajánlott pénzből *Akadémiát* ala-

*A Nemzeti Casinónak helyet adó Lloyd-palota az 1838-as pesti árvíz idején.*



## A PÁRHUZAMOSOK PROBLÉMÁJA

# SZÉCHENYI ÉS BOLYAI

„Amikor életemben először kutathattam Széchenyi Akadémiája könyvtárának kéziratárában, azzal kezdtem, hogy éppen az ő 1848-as irományait vettem kezembe. Ahogy tettem-vettem őket, babrálgattam az iratokkal, egyszer csak szinte felkiáltottam: hogy került közéjük Bolyai János írása? [...] Ámúltam a talány láttán, mely csak egy pillanatilag tartott, pontosan addig, amíg a fogalmazvány alatt meg nem pillantottam Széchenyi aláírását: ez egyből tisztázott mindent. Nem Bolyai-levél keveredett a Széchenyi irományok közé, hanem egy Széchenyi-fogalmazvány viselte magán a Bolyai-iratok jellegzetességeit.” Ezzel a személyes élménnyel kezd a jeles kolozsvári kutató, *Benkő Samu* a *Közjóra való törekvések* címmel készített Széchenyi-válogatása bevezetését, mellyel a Széchenyi–Bolyai párhuzamra irányítja a figyelmet.

A párhuzamosság problémája az írásképek külsődleges hasonlóságán messze túlmenő kérdéseket rejt magában. Ugyanazon korszak gyermekei voltak. Széchenyi csak tizenegy évvel előzte meg születésében Bolyait, s haláluk időpontját mindössze negyven nap választja el egymástól. Mindket-

pítanak. A tudóskör hosszú engedélyezési procedúra után, 1831 februárjában – tudósok, főrangúak és besúgók jelenlétében – tarthatta meg első nagygyűlését, majd megkezdte napi ténykedését Pesten, a mai Petőfi Sándor utcában még mindig álló Károlyi–Trattner házban. Széchenyi István gróf másodelnök lett, elnökké *Teleki József* gróftól választották.

A Magyar Tudós Társaság könyveket, folyóiratokat adott ki, és hozzáfogott a magyar nyelv szótára szerkesztéséhez. Ez a mű csak évtizedekkel később került ki a sajtó alól, közben viszont más szótárakat, nyelvészeti tanulmányokat, csillagászati eszme-futtatásokat nyomtattak ki. Széchenyi alelnökként három alkalommal helyettesítette az elnököt az éves



*Széchenyi István arcképével díszített tányér. Készült a pápai keménycserép manufaktúrában a múlt század közepén.*

nagygyűlésen, s tartott három nagy hatású beszédet, melyek közül az 1842-es nem más, mint a *Kossuth*tal folytatott csatározásainak egyik mozzanata. A tudóskör ennek ellenére igyekezett távol tartani magát a napi politikától. Ezt az a tény is bizonyítja, hogy a gróf 1830-ban írt alapművét, a *Hitelt* csak 1845-ben merték *Marczibányi-jutalomban* (ma úgy mondanánk: Akadémiai Nagydíjban) részesíteni. Könyvtáruk 1844-es megnyitását a gróf még megérte, a Lánchíd mellett álló akadémiai palota felépítését viszont már nem.

## Al-Duna-szabályozás

Folyószabályozási ügyekkel a Dráva- és a Mura-szabályozás királyi biztosaként édesapja, *Széchenyi Ferenc* gróf is foglalkozott. István 1830-ban *Beszé-*

ten a Habsburg-ház hadseregében szolgáltak, fiatalon érték el a kapitányi rangot, s a hadi dicsőségeket felülmúló célokért hagyták ott a katonai szolgálatot. 1825-ben kezdeményezte Széchenyi a Magyar Tudományos Akadémia megalapítását, és 1825-ben adta át apjának Bolyai János a párhuzamosok 2100 éves problémájának megoldását, amely világraszóló hozzájárulást jelent az Akadémia szellemi alaptökéjéhez. A *Hitel*, a *Világ* és a *Stadium* megjelenésével párhuzamosan 1831-ben látott napvilágot nyomtatásban Bolyainak a gondolkodást forradalmasító felfedezése *A tér abszolút igaz tudománya* címmel. A politikus *Kossuth* Széchenyiről mondta: ő a legnagyobb magyar, a tudós *Eötvös Loránd* pedig Széchenyi Akadémiájának elnökeként Bolyai Jánosról állította, hogy ő a legnagyobb magyar tudós, a nagy közös példakép. Széchenyi István és Bolyai János szelleme tehát találkozik az Akadémián, s nem csak az Akadémián.

De találkoztak-e életükben, tudtak-e egymás munkásságáról azok, akiket egymás mellett illet kiemelt hely nemzetünk szellemi Pantheonjában? Érdekes dokumentum a kérdés megválaszolásához *Bolyai Farkas* 1843-ban kelt, dátum nélküli, Bolyai Jánoshoz írt levelének töredéke. Bolyai Farkas ebben arról ír, hogy az Akadémiának tett ígérete alapján új könyvén dolgozik. (Ez lett az 1843-ban kiadott *Arithmetika*.) Felajánlja Jánosnak, hogy miként a *Tentamen* végére függeléként odatette geometriai felfedezését, ehhez – ugyancsak a maga költségére – tegye oda függelékül „az imagináriusok theoriáját”. Majd ezzel folytatja: „*Óriási terve Széchenynek [sic!] a Ma-*

*gyar hon kimivelődésére: keres pénzt kölcsön az Országnak. Már Rotschild ajánlott a Magyar Országú Diétán száz millió pengőt 5 pro Cento, s még keres Szécheny. Felszámította hogy 35 év alatt lefizetődik; de minden nemes minden holdért évenként 2 pengő garast fizet, s a Colonosok megválthatják magokat. Nem jár ujság, mástól hallám.*”

Széchenyi idézett gondolatai a *Jelenkor* hasábjain jelentek meg *Adó és Két garas*, majd *Magyarország kiváltságos lakosihoz* címmel. Erről kapott hírt Bolyai Farkas, és azt nagy egyetértéssel azonnal továbbította Jánosnak. Az idézett levélrészletben együtt szerepel Bolyai János geometrián túlmenő matematikai alkotása és Széchenyi Istvánnak a nemzeti felemelkedésre vonatkozó javaslata. Viszonyukban mély elvi összefüggés rejlik, tevékenységük a magyar modernizációban kölcsönösen kiegészíti egymást.

Széchenyi arra int, hogy kövessük a modern világ fejlett országait, tanuljunk tőlük, kérjünk hitelt, és a kölcsöntökből virágoztassuk fel hazánkat. Bolyai Jánostól meg arra kapunk útmutatást, hogy ne legyenek illúzióink: a mi problémáinkat nekünk kell megoldani, használjuk a magunk fejét, és saját alkotómunkánkkal teremtünk fejlesztési forrást. Széchenyi és Bolyai egymást kiegészítő, együttes üzenete másfél évszázad múltán is időszerű, s a magyar modernizációban egyre időszerűbb.

 **NAGY FERENC**

*des József* vízépítő mérnök kíséretében tette meg első al-dunai útját, s három évvel később az Al-Duna-szabályozás királyi biztosa lett. Ezt követően még kilenc nagy szemleutat tett, s jó néhány alkalommal vett részt kinos diplomáciai tárgyalásokon annak érdekében, hogy a folyószakasz szabályozásával a dunai hajók kijuthassanak a tengerre.

Gózhajó első alkalommal 1834. április 14-én jutott át a Vaskapun, s ezzel – magas vízállás esetén – megoldódott a Bécs és Galac közötti dunai hajózás. Nemcsak a medret, a sziklafalakat, hanem a partmenti utat is szabályoztatnia kellett annak érdekében, hogy a biz-

tonságos hajózás feltételei megteremtődjenek alacsony vízál-láskor is. Ennek érdekében épült ki 1834-től kezdődően Ó-Moldava községtől Turnu Severinig a 120 kilométeres, sziklába vájt, úgynevezett *Széchenyi út*. A gróf a munkálatok megtervezéséhez kora legjobb hazai mérnökeket kérte fel.

Az osztrák kormány azonban egy idő után nem folyósította a szabályozásra korábban kialku-

*A Magyar Tudományos Akadémia épülete, amely már csak az alapító, Széchenyi halála után készült el.*

dott pénzeket, így a Vaskapu szabályozását csak a 80-as években folytatták, felavatására pedig a millennium évében került sor.

### Lánchíd

Amikor 1820 decemberében elhunyt Széchenyi Ferenc gróf, fia Debrecenben értesült a hírről, s azonnal hazaindult. Pesten azonban elakadt: jégzajlás miatt a Budára vezető ideiglenes híd nem lehetett felállítani. Ez az élménye is hozzájárult ahhoz, hogy később mindent megtegyen egy állóhíd megépítése

érdekében. 1832-ben hídegyesületet alapított, s még abban az évben Angliában járt, ahol a lánchidakat is tanulmányozta. Ennek nyomán készítette el – *Andrássy György* gróffal együtt – hídjelentését. Megnyerte az ügynek követői a híd tervét az országgyűlés elé vitték. Az 1836. évi 26. tc. értelmében a téma behatóbb tanulmányozására országos választmány jött létre. A hídpályázat kiírására szervező- 



dött albizottságot Széchenyi vezetett, aki 1837-ben megalapította a Lánchíd Részvénytársaságot. A közteherviselés szép alapelveinek egyik morzsájaként a gróf azt is kiharcolta, hogy a hídvámok fizetésénél mindenki egyenlő legyen: a nemes, a nemtelen és az áthaladó barom is.

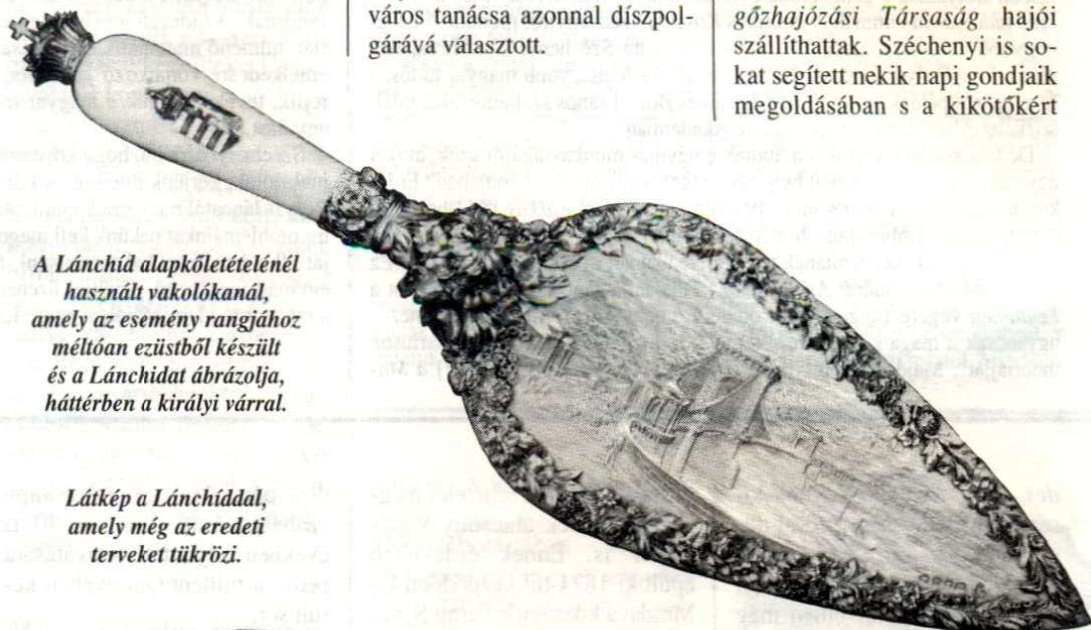
A hidat William Clark tervezte, a munkálatokat Adam Clark vezette. Az első cölöpöt 1839. szeptember 21-én verték le, az alapkőletételre a királyi biztos, Károly főherceg jelenlétében került sor 1842. augusztus 24-én. A híd építése körül viharok dúltak: harcoltak a bankárok, a mérnökök – Adam Clark sokszor betegeskedett –, a hídelemek gyártói s természetesen

Pest és Buda tanácsa is, elvégre nem volt mindegy, hogy – papíron – kié a híd. A gróft azzal gyanúsították – ősi magyar átok –, hogy részvényeivel remek üzletet csinált, mire ő felaján-

lotta valamennyit megvételre. Aztán még egy hídlánc is leszakadt, de végül – ha nem is a kialakult határidőre – elkészült a nagy mű. Széchenyi már nem lehetett jelen a hídataváson. Haynau volt az avató, akit Pest város tanácsa azonnal díszpolgárává választott.

## Dunai gőzhajózás

Az Al-Duna szabályozását a gőzhajózás fejlődése és a kereskedelem igényei is sürgették. Hosszú évtizedeken át a Dunán csak az osztrák *Dunagőzhajózási Társaság* hajói szállíthattak. Széchenyi is sokat segített nekik napi gondjaik megoldásában s a kikötőkért



A Lánchíd alapkőletételénél használt vakolókanál, amely az esemény rangjához méltóan ezüsből készült és a Lánchídat ábrázolja, háttérben a királyi várral.

Látkép a Lánchíddal, amely még az eredeti terveket tükrözi.



## A MŰSZAKI MODERNIZÁCIÓ ÉLHARCOSA

Széchenyi életművének felületes áttekintésekor is szembetűnik, milyen nagy jelentőséget tulajdonított a műszaki fejlesztésnek. Egy ízben az államat is jól működő géphez hasonlította: „Országunk nagysága – írta a *Stadiumban* – a tökéletes mechanika.” Naplója, levelezése arról tanúskodik, hogy a technika jövőjében és jelentőségében állhatatosan hitt, legyen az sokszorosítási eljárás (litokrómia), kávéfőző- vagy cipőkészítógép, a repülés vagy éppen a sötétben látás módszere. Ennek ismeretében nem meglepő, hogy a „világ-családdal” történő kapcsolatba lépést a nyugati világ, elsősorban Anglia ipari technikájának „fontolva haladó” átvételén látta.

Csábító feladatnak látszik megvizsgálni: okulhatunk-e az ő sok szempontból bevált módszereiből. Hiszen mai helyzetünk nagyon hasonlít a reformkoréhoz: akkor is arra kényszerült az ország, hogy külföldről műszaki ismereteket és idegen tőkét vegyen igénybe. Széchenyi gondosan mérlegelte, milyen technikai megoldás honosítható. „Valóságos bünténynek tartom egy olyan országban, amilyen Magyarország – írja Széchenyi – olyasmire vállalkozni, ami nem a legnagyobb valószínűséggel lesz sikeres; egy modern rom elijeszti a közönséget és csirájukban fojtja meg a leghasznosabb vállalkozásokat.” Ilyen modern rom állt figyelmeztető jelként az 1838-as

árvízig Óbuda határában: a 18. század vége balsikerű „nagyberuházásának”, az ötemeletes selyemfilatóriumnak a romja. Pest és Kőbánya között pedig 1827-ben nyitották meg a lebegővasút hét kilométeres szakaszát, melyet aztán sohasem használtak.

Példaértékű, ahogy Széchenyi kiválasztotta a Lánchíd szerkezetét és tervezőjét. *Andrássy Györggyel* tett angliai tanulmányútja után írt *Hídjelentés* című összefoglalójából kiderül, hány hidat tekintett meg, hány mérnök véleményét hallgatta végig. Összehasonlította a fa-, kő- és vasbottú, valamint a függő lánchidak előnyeit és hátrányait, míg arra a következtetésre jutott, hogy lánchídat kell építeni. Döntését a tervezett híd esztétikai, formai megjelenése is befolyásolta.

A Lánchíd építésén egy lelkes csapat, a *Hídegyesület* hangadó tagjaként munkálkodott, a Hengermalom megvalósításáért viszont magányos harcosként küzdött. Nyugat-európai útján látott múmalmokat, s amikor Sopronból egy gőzmalom felállításához kérték segítségét, Angliából szerezte be az ehhez szükséges költségvetési adatokat. Meggyőződése volt, hogy a hazai „özönvíz előtt álló állapotban lévő” malomtechnikát modernizálni kell. 1837 júniusában Pest város tanácsához intézett nyílt levelében javasolta gőzmalom részvénytársaság alapítását. A *Társalkodóban* közzé-

folytatott harcukban. Óbudai téli kikötőjük Széchenyi segítségével épült meg 1835-re, bár a gróf egy pesti kikötő létesítését célszerűbbnek tartotta volna. Ennek érdekében egyesületet is alapított, de e kikötő tervének megvalósítását Pest város tanácsa megghiúsította. A Dunagőzhajózási Társaság első hajója 1830-ban épült meg, 1850-ben pedig már 48 hajójuk közlekedett.

## Pesti Magyar Színház

A Pesti (pontosabban Pest megyei) Magyar Színház végső megformálásában már nem jutott szerep Széchenynek, így a színházat ő talán maga sem tekintette „valódi” alkotásának. A színház sokáig vajdó kérdéséhez először az 1832 áprilisában megjelent *Magyar Játékszínről* című könyvével szolt hozzá, később cikkekben s indulatoktól sem mentes beszédekben tett észrevételeket. Ő ugyanis egy Duna-parton felépülő színházra gondolt, a megyeiek viszont megelégedtek egy szerényebb helyen felépülő, kis befogadóképességű színházépülettel is. 1835. január 19-én kérte József nádort, hogy Duna-parti telket utaltasson ki a színház számára. A megyeiek azonban türelmetlenek voltak, s nem várták meg a nádori intézkedést: 1835. augusztus 26-án egy ideiglenes színház megépítése mellett döntöttek. A teátrum két évvel később, augusztus 22-én meg is nyílt. Hamarosan a Nemzeti Színház nevet

vette fel, de a nemzetnek még hosszú ideig nem lett igazi, nem ideiglenes nemzeti színháza. Még ma sincs.

## Fertőbozi fürdő

1837-ben Széchenyi a Fertő tó partján alakított ki egy belépődíjas, kényelmes strandot, amely – úgy tűnik – túl jól működött ahhoz, hogy a megyének szemet ne szúrjon, s miután több álkifogást vonultattak fel, a gróf a fürdőt bezáratta.

## József Hengermalom

Széchenynek is része volt abban, hogy Sopronban 1836 májusában egy gőzmalmi részvénytársaság alakult, amely gőzmalmot üzemeltetett. A malom rövid életű lett, de ott szerzett tapasztalatait a gróf haszno-

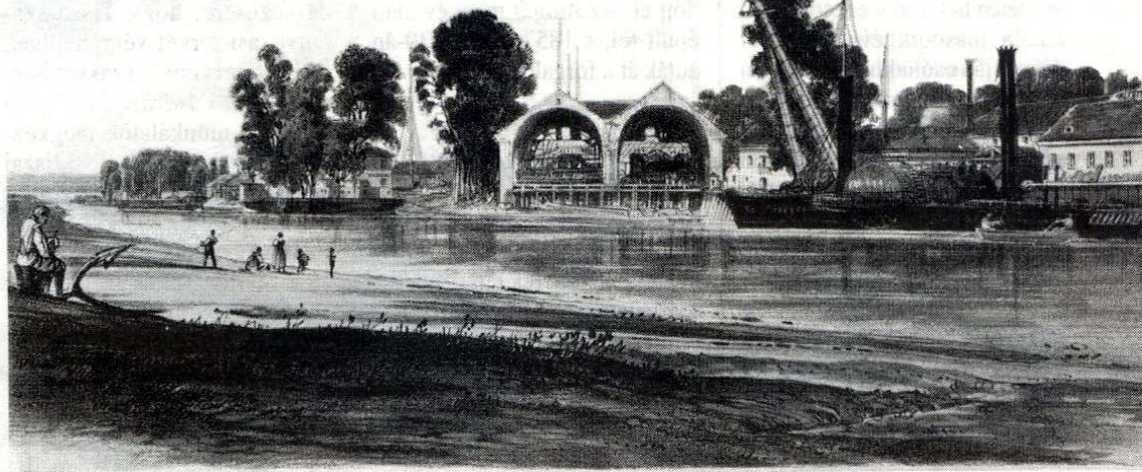
sítani tudta a *Pesti Hengermalom* megszervezésénél.

1839. május 31-én – több mint kétéves előkészítés után – hozta létre Széchenyi a *Pesti Gőzmalom Társaság*ot, s a mai Margit híd pesti hídfőjének közelében megkezdheték a Hengermalom építését. A gőzgépet a bécsi *Fletscher és Punchon* cégtől rendelték meg 1840-ben, s az első őrlésre 1841. szeptember 15-én került sor a malomban. Széchenyi már korábban elérte a nádornál, hogy a malom mellett gépműhelyt is felállíthassanak; ennek a műhelynek lett később munkatársa *Ganz Ábrahám*, aki, miután az igazgatósággal összekülönbözött, kilépett és önálló műhelyt alapított, amely világhírű gyárára nőtte ki magát. A Hengermalom igen jó minőségű lisztet állított elő, terményei sikert arattak, így a részvényesek nem csalatkoztak.

## Sopron-vasi Szederegylet

A selyemtermeléssel Széchenyi részben olaszországi, részben franciaországi útjai során ismerkedett meg. A 30-as években Olaszországból hozatott szederfákat, hogy cenki birtokán megkezdje a selyemhernyó-tenyésztést. A *Magyar Gazdasági Egyesületben* is szorgalmazta a fák hazai telepítését, s ő lett az egyesület selyemtermelő és eperfatermesztő szakosztályának vezetője. 1840-ben hosszú előkészítő és agitációs munka után – ennek része a *Selyemről* című, 1840 novemberében kiadott kis könyve is – alakította meg a *Sopron-vasi Szederegylet*et, amely – a véglegesítés után – a következő év elején elnökévé választotta. Széchenyi felügyeletével jelentek meg az egyleti kiadványok is. Az egyleti kör később egyre lazábbá

Az óbudai hajógyár első munkacsarnokai  
(Rudolf Alt festménye).



tett felhívást olvasta az akkor Milánóban állomásozó későbbi hadügyminiszter, *Mészáros Lázár* is. Ő tájékoztatta Széchenyt, hogy az állomáshelyéhez közeli Melegnánban svájci licenc alapján épített hengermalom működik. Mészáros közbenjárására a licenctulajdonosok Pestre utaztak, s egy Széchenyi által szervezett találkozáson ismertették módszerüket az érdeklődő kereskedőkkel. A szükséges tőkét Széchenyi példamutató részvényjegyzésének hatására sikerült előteremteni. Pedig a befektetéssel nem kis kockázatot vállalt, hiszen akkor a hengerőrlés előnyei korántsem voltak egyértelműek.

Széchenyi olykor maga előlegezte meg fontos közmunkák költségeit. Ő szerezte be az óbudai hajógyárban és az Al-Dunán használt *Vidra* nevű kotróhajót, a bűvárharangot és egy emelődarut is. Különösen fontosnak tartotta külföldi szakemberek szerződötését. A vezető mérnökökön kívül nagy számban hívott be szakmunkásokat, akik közül sokan itt telepedtek le véglegesen. Kevésbé közismert, hogy 1848-ban a pesti munkásság fellázadt, és követelte az idegen szakemberek elbocsátását, s csak Széchenyi tudta őket lecsendesíteni.

Nem elég felismerni és megvalósítani a jó műszaki megoldásokat, az embereket is meg kell nyerni az ügynek. Széchenyi tudta ezt. „Mit kell tehát cselekedni? – kérdezi a *Selyemről* című pamfletjében. – Minden tévovázás nélkül segítségre kell hívni másokat. Ám nem oly módon, hogy: Megsüllyedtünk, húzzatok ki... beletört a késünk, vonjátok ki,

mert akkor nem jönne senki. Hanem így: Jertek emelni a kincset, melyet magunk nem bírunk.”

Széchenyi fáradhatatlanul agitált terveinek megvalósítása érdekében. Befolyásos embereket nyert meg, „szponzorokat” keresett, még a sokáig vonakodó bajor királyt is sikerült rábírnia gőzhajózási részvény jegyzésére. De nem is feledkezett meg azokról, akik érdemeket szereztek terveik megvalósításában. Ismeretesek angol mérnökökhöz, a nádorhoz, a megyékhez írott köszönő, illetve elismerő sorai. Köszönetet mondott a számára akkor még ismeretlen, külföldön állomásozó őrnagynak, Mészáros Lázárnak is: „*Ja Ön nem volna, alkalmasint a pesti Hengermalom sem jó létre.*”

Széchenyi mindig hajlott az értelmes pályamódosításra. A fejlesztőmunkában ma is nélkülözhetetlen rugalmasság és kompromisszumkészség jellemezte akár a malom, akár a Lánchíd vagy a folyamszabályozás ügyében, s álláspontját többször módosította gazdasági, műszaki érvek hatására.

Széchenyi egész tevékenységével arra törekedett, s arra ösztökölt, „*hogy a polgárosodott világ drágán szerzett tapasztalatait*” hasznosítsuk. Tudta és tudatosította, a siker attól függ: „*menyire tudjuk azokat saját viszonyainkra alkalmazni, s közben megóvni magunkat a vak utánzás avagy szertelen elbizakodás ballépéseitől.*” Mág érvényes irányt szabott: „*Feladatunk nem egyéb, mint a világ-családdal állandó kapcsolatba lépni.*”

ENDREI WALTER

vált, sőt megalakult egy konkurens soproni selyemhernyó-tenyésztő társaság is, amelytől pedig Széchenyi mindvégig óvta régi „szedres” híveit.

### Takarékpénztárak

A hitelélettel kapcsolatos vizsgálódásainak része volt a takarékpénztárak alapítása érdekében tett kezdeményezése. 1840-ben részt vett a Fáy András szervezte Pesti Hazai Első Takarékpénztár Egyesülés megalapításában, majd 1842-ben a Soproni Takarékpénztár Rt. létrehozásában. Ez utóbbi volt az ország negyedik ilyen típusú intézménye. Elsőként Széchenyi jegyezte részvényeit 2000 Ft értékben.

### Pesti Hajós Egylet

1841-ben 55 evezni vágyó barátjával együtt alapította meg a Pesti Hajós Egyletet. Az első évben még az óbudai hajógyár területén helyezték el csónakjait, a második évtől viszont már saját csónakházuk működött. E csónaktároló – a Széchenyi alkotta szóval: Csónakda – a Lloyd-ház alatti partszakaszon épült fel.

### Pesti Sétatér Egyesület

Mint Pest város polgára jó ötleteivel is igyekezett segíteni a városépítők és a városatyák

munkáját. 1844. december 2-án sétatér kialakítására kért engedélyt a nádortól. Ez a mai Szabadság tér déli részén helyezkedett el, ahol két általa vásárolt ház is állt. A tér kialakítása az 1846. március 3-i plántatelepítéssel kezdődött, az első fát felesége ültette el. A tér rendezése költséges volt, ezért a gróf létrehozott egy részvénytársaságot, amely végül az anyagi gondokat megoldotta. A sétatér – amely később Széchenyi nevével viselte – ünnepélyes megnyitására 1847. május 30-án került sor.

### Alagút

Széchenyi már 1842-ben foglalkozott a gondolattal, hogy a Lánchíd budai hídfőjétől egy Vár alatt áthaladó alagút segíthetné a továbbhaladást. 1845. december 1-jén alakult meg elnökletével a Budapesti Tunnel Társaság, s 1846-ra a tervek is elkészültek. Valóra váltásuk azonban csak 1853-ban kezdődött el. Az Alagút négy év alatt épült fel, s 1857. április 30-án adták át a forgalomnak.

### Balatoni gőzhajózás

Széchenyi 1845 augusztusában tárgyalt először Füreden – hajógyári szakemberek társaságában – a balatoni gőzhajózás megteremtésének feltételeiről. Né-

hány nappal később az Országos Közlekedésügyi Bizottság elnökévé nevezték ki valóságos titkos tanácsosi rangban, s ezután – kötelező hivatali munkája mellett – a gőzhajózás kérdéseivel is foglalkozott. Az első szakértői ülésre december 27-én került sor. A balatoni gőzhajózást megszervező részvénytársaság előkészítő ülését 1846. februárban tartották Deák Ferenc és Széchenyi István részvételével. A gróf áprilisban jelentette meg a Balatoni gőzhajózás című agitáló művét, az angol Penn cég pedig júliusban indította útnak a tervezett hajó gőzgépét. Az első balatoni gőzhajó vízre bocsátására 1846. szeptember 21-én, tehát a gróf születésnapján került sor, s a hajó – Széchenyi javaslatára – a Kisfaludy nevet kapta. A menetrendszerű forgalom a következő év májusában indult meg.

### Tisza-szabályozás

Kevés idő állt Széchenyi rendelkezésére, hogy Tisza-szabályozási tervét végrehajthassa, sőt tervének szakértő-támogatója, Vásárhelyi Pál nem sokkal a munkálatok megkezdése előtt hunyt el. Első tiszai körútjára 1845. szeptember 27. és október 17. között került sor, a másodikra pedig 1846. július 15. és szeptember 14. között. A pénzügyi alapok növelésére társulatot hozott létre. A munkálatok 1846. augusztus 27-én kezdődtek el Dobnál és Szederkénynél, majd másutt is, összesen hét helyen. 1847 szeptemberében Tiszadobnál tartott szemlét, miután részt vett a Pest és

Szolnok közötti vasút megnyitásának szolnoki ünnepségén, majd tiszai hajóúton tájékoztatta István és József főhercegeket a folyó szabályozásáról.

### Vasutak

Már 1845-től kezdődően részt vállalt a Sopron–bécsújhelyi Vasúttársaság létrehozásában, amely valóra is váltotta vasútépítési tervét. Kevés ideje jutott arra, hogy más vasútépítési és útépítési elképzeléseit megvalósítsa, bár éveken át kemény vitákat folytatott ezekről Koszuthal és híveivel, gondoljunk csak a Vukovár–fiumei vasút koncepciójára vagy arra, hogy a Duna bal avagy jobb partján vezessen-e a vasút Budapestre. Szellemes vasúthálózati és úthálózati elképzeléseit miniszterként sem tudta megvalósítani: már nem volt rá ideje. A közmunka- és közlekedésügyi miniszteri posztot 1848. április 7. és szeptember 5. között töltötte be. Ezen idő alatt még módja nyílt arra, hogy koncepcióját munkatársai segítségével könyvben foglalja össze, melynek A magyar közlekedési ügy rendezéséről címet adta. E mű volt Széchenyi utolsó, „kézzelfogható” nagy alkotása.

És sorolhatnánk még, amit Széchenyi tervezett, de nem tudott megvalósítani. 1848-ban szerette volna elérni, hogy az országgyűléseket Pesten egy új Országházban tartsák, s azt is, hogy József főherceg nádorlása ötvenedik évfordulójára a belvárosban felépüljön egy műegyetem. Már 1844-ben javasolta egy statisztikai hivatal megnyitását, s még korábban azt, hogy Pestnek legyen harmincadhivatala. Az 1848-as árvíz után sokat harcolt a dunai alsó rakpart megépítéséért, és azért, hogy Pestet hajózható csatorna vegye körül. Szeretett volna egy Magyar Pantheon is létrehozni *Üdvlelde* néven. Tervezett még sportlétesítményeket – köztük labdaházat – is, ám ezeket a terveket nem sikerült valóra váltania. De amit igen, az már önmagában véve csodálatra méltó. Elvégre ne feledjük: itt élt. És akkor.

GAZDA ISTVÁN

A pesti Hengermalom.

