

SZÉCHENYI ÉS AZ ALDUNA-SZABÁLYOZÁS 1830—1832-BEN*

PACH ZSIGMOND PÁL

A középkori Levante-kereskedelemről szóló történetírás jó két évszázados, fordulatokkal teljes történetében sajátos helyet foglal el a múlt század első felének tiroli—osztrák historikusa, *Joseph von Hormayr*. A nagy becsvágyú ifjú báró, akit számos vonatkozás kapcsolt a korabeli magyar szellemi élethez is,¹ mint történész és politikus 1807 körül a Napóleon-ellenes „ausztriai nemzeteszme” ébresztőjeként vált ismertté;² ennek a tevékenységének utórezgése volt, hogy Napóleon kívánságára Metternich 1813-ban Magyarországon internáltatta.³ A körülmények változtával nemsokára folytathatta ugyan történetírói és publicisztikai tevékenységét a császárvárosban — *Archiv für Geographie, Historie, Staats- und Kriegskunst* című folyóiratában magyar szerzők, többek között Berzeviczy Gergely írásait is megjelentette⁴ —, de Metternichkel végleg összekülönbözve és az udvar kegyeiből kiesve, 1828-ban áttelepült Bajorországba, s itt lépett külügyi szolgálatba.⁵

Hormayr felfogása ekkorra nemcsak a politikában, hanem a történetírásban, ezen belül a középkori kereskedelem-történet dolgában is nagyot változott. A levantei kereskedelem közvetítésének kérdése körül hevesen zajló vitában 1807-ben még nem foglalt állást, de az eltérő nézettek szembesítéséből azt a következtetést vonta le, hogy az *Itália és Németország közötti* középkori forgalom tüzetes vizsgálata nyújtja a kérdés megoldásának kulcsát.⁶ 1841. évi

* Az előadás a Magyar Tudományos Akadémián a Filozófiai és Történettudományok Osztályának és a Magyar Történelmi Társulatnak 1975. június 20-i ülésén hangzott el.

¹ Kunczer Gy., *Hormayr és az egykorú magyar irodalom*, Pécs, 1928.

² A. Robert, *L'Idée nationale autrichienne et les guerres de Napoléon. L'Apostolat du baron Hormayr et le salon de Caroline Pichler*, Paris, 1933.

³ Munkácsi fogságára: Váczy J., *Kazinczy Ferenc levelezése* (= KL), XV, Bp., 1905. 81. l.

⁴ G. v. Berzeviczy, *Vom dem nordischen Handel der österreichischen Monarchie, Archiv für Geographie, Historie, Staats- und Kriegskunst* (= AGHSK), VII. Jg., Nr. 157. Wien, 30. Dez. 1816, 651—654. l.; *Über die Beförderung des ungarischen Commerzes. Ein gedrängter deutscher Auszug aus der ungedruckten, lateinischen, im November 1809 geschriebenen Abhandlung des Herrn G. v. Berzeviczy, von Doctor der Philosophie C. G. Romy*, AGHSK, VIII. Jg., Nr. 45—46, Wien, 14—16. April 1817, 185—186. l.

⁵ Élesen Metternich-ellenes politikai pamfletja csak Metternich bukása és a szerző halála után jelenhetett meg nyomtatásban: *Kaiser Franz und Metternich. Ein nachgelassenes Fragment, Leipzig, 1848.*

⁶ J. v. Hormayr, *Historische Bruchstücke über das tyrolische Strassenwesen und den Transitohandel dieses Landes, Historisch-statistisches Archiv für Süddeutschland*, I, Frankfurt-Leipzig, 1807, 226—227. l.

munkájában,⁷ majd 1846. évi tanulmányában viszont már a középkori „*Donauhandel*” tézisének hívévé vált. A német historikusok közül Heeren és Hüllmann nyomdokába lépve,⁸ a magyar szerzők közül Berzeviczy és Wersak véleményéhez közeledve,⁹ amellet szállt síkra, hogy a Duna vonalán: „a Konstantinápolyból Németországba vezető tranzitkereskedelem főútján” került a levantei cikkek nagy része a középkori Európába.¹⁰ Hormayr így mintegy személyében példázta a Levante-kereskedelem középkori útvonalainak megítélésében bekövetkezett első nagy historiográfiai fordulatot. A XVIII. század végéig hirdetett s többnyire a *tengeri* utánpótlást hangsúlyozó nézetekkel szemben, ekkor vált (a XIX. század java részére szólóan) olyan felfogás szinte közkeletűvé a történetírásban, amely szerint a XIII. század elejéig-közepéig — Veneza és Genova levantei piaci hegemóniájának kibontakozásáig — a keleti luxusárakat Nyugat-Európa felé szállító távolsági kereskedelem *fő* vonala, a XIV—XV. században pedig — egészen Konstantinápoly török kézre kerüléséig, illetőleg az Indiába vezető Afrika körüli tengeri út megnyíltáig — a középkori világkereskedelem *egyik* fő vonala *szárazföldön*: a Dunán vagy a Duna mentén, Magyarországon haladt keresztül.¹¹

Hormayr utóbbi munkái egyben teljes közvetlenséggel világították meg azokat az *aktuális* indítékokat is, amelyek a középkori keleti kereskedelemnek ezt az új történelmi koncepcióját — a napóleoni korszak után ismét — fölöttebb időszerevé tették. A kontinentális zárlat összeomlása óta, mi több: az Újvilág fölfedezése óta — fejtegette a szerző a *Taschenbuch für die vaterländische Geschichte* 1846-i évfolyamában megjelent tanulmányában — nem adódott még ígéretesebb pillanat „a közös német haza világforgalma számára”, mint a jelenben. A lehetőségek nemcsak északon kecsegtetik, a tengerpart folyamtorkolatainak és kikötőinek kihasználásával, „amaz áldásos porosz—német Zollverein” jóvoltából, — hanem délen is, a Duna vonalát követve, az oszmán uralmat lerázó Kelet felé. Nem kell különös éleselméjűség ahhoz —

⁷ J. v. Hormayr, *Fragmente über Deutschlands, insonderheit Bayerns Welthandel*, Bremen, 1841.

⁸ A. H. L. Heeren, *Versuch einer Entwicklung der Folgen der Kreuzzüge für Europa*, Göttingen, 1808; K. D. Hüllmann, *Geschichte des byzantinischen Handels bis zum Ende der Kreuzzüge*, Frankfurt an der Oder, 1808; K. D. Hüllmann, *Stadtwesen des Mittelalters, I, Kunstfleiss und Handel*, Bonn, 1826.

⁹ G. v. Berzeviczy, *Ansicht des asiatisch-europäischen Welthandels nach dem jetzigen Zeitbedürfnis betrachtet*, Pesth, 1808; G. v. Berzeviczy, *Die Erweiterung des nordischen Handels, dem hohen Wiener-Congress unterthänigst dargestellt*, Wien, 1814; W. A. Wersak, *Einige Bemerkungen über die Wichtigkeit des Handels auf der Donau, nach dem schwarzen Meere und über dieses hinaus, für das Königreich Ungarn und die übrigen erbländischen Provinzen, vorzüglich aber für die Kommerzialstadt Pesth*, Pesth, 1820.

¹⁰ Der deutsche Handel nach dem Morgenlande und die freie Donau, *Taschenbuch für die vaterländische Geschichte*, hrsg. von J. F. v. Hormayr, XXX. Jg. (NF XVII), Berlin, 1846, 262—263. l.

¹¹ Lásd tanulmányunkat: Egy évszázados történésvitáról: áthaladt-e a levantei kereskedelem útja a középkori Magyarországon? *Századok*, 1972, 4—5. sz., 849—889. l.

fedte fel Hormayr a historiográfiai fordulat egyik fő motívumát —, hogy a török birodalom bomlásában, a *Kelet küszbönálló és elkerülhetetlen átalakulásában* meglássuk, Kolumbusz és Vasco da Gama felfedezésének »contre-coup«-ját, — azt a távlatot, hogy a világforgalom ismét inkább keleti, mint nyugati lesz, s miként annyi századokon át, a török drinápolyi előretörése és Konstantinápoly eleste előtt, *újból inkább szárazföldön, mint tengeren* fog haladni, úgyhogy . . . az arab—perzsa, sőt a kínai—kelet-indiai kereskedelemnek megint a Fekete-tenger és a keleti Mediterráneum lesz a főszíntere”. Az ide vezető fő útvonal pedig természetesen a Duna; ezért kell a német keleti kereskedelemnek „szabad Dunát” nyernie, hogy méltóképpen érvényesülhessen — az angol üzletemberekkel szemben is, akiknek az érdeklődése utóbbi időben szemlátomást fölélenkült a dunai hajózás, Magyarország iránt — azokon „a kelet felé vezető új kereskedelmi utakon, amelyek voltaképpen nagyon is régiak.”¹²

I.

Azokat a gondolatokat, amelyeket 1841. és 1846. évi munkáiban fejtett ki, Hormayr — úgy látszik — már hosszabb ideje érlelte-melengette. Kiderül ez leveleiből, amelyeket jó másfél évtizeddel korábban, közvetlenül bajorországi áttelepülése után intézett — nem máshoz, mint *gróf Széchenyi Istvánhoz*.¹³

A Taschenbuch szerkesztőjeként kereste fel soraival a „magyar nemzeti művelődésben fordulatot hozó” férfiút 1829 áprilisában, és arcképét kérte — sok magyar vonatkozású anyagot is közlő — zsebkönyvének következő évfolyamába.¹⁴ Ez év nyarán személyesen is találkozott; Széchenyi németországi utazása folyamán Münchenben Hormayrt is meglátogatta.¹⁵ Hazatérte után egy ideig folytatódott levelezésük; ekkor pendítette meg előtte a német historikus az aldunai terjeszkedés és kereskedelem témáját, jelenkori és történelmi vonatkozásaiban. „Önökre Magyarországon és különösen Pesten nyilván mély hatást gyakorolt a török birodalom mostani katasztrófája” — írta Széchenyinek 1829. szeptember 28-án,¹⁶ az 1828—29. évi orosz—török háború eseményeire és a két héttel korábban aláírt drinápolyi békeszerződésre célozva. Ebben a helyzetben — folytatta — Magyarországnak fel kellene lépnie egykori

¹² Hormayr, *i. m.* 258—261. l., 267—272. l.

¹³ Korábbi kapcsolatukra: Vízota Gy., *Gróf Széchenyi István naplói* (=SzN), III, Bp., 1932, 50. l. (1826. május 3.)

¹⁴ L. Szabó v. Bártfa, *Der Briefwechsel des Freiherrn Joseph Hormayr mit dem Grafen Stephan Széchenyi, Ungarische Jahrbücher* (=UJ), XIII, Berlin—Leipzig, 1933, 141—143. l. — Széchenyi elhárító válaszáat kiadta már Majláth B., *Gróf Széchenyi István levelei* (=SzL), I, Bp., 1889, 121—122. l.

¹⁵ Zichy A., *Gróf Széchenyi István naplói*, Bp., 1884, 204. l.: SzN, III, 353. l.

¹⁶ UJ, XIII, 143—144. l.

tartományainak („Avulsa”) visszaszerzéséért, az Alduna szabadságáért, terményeinek „két tengeren át” történő kiviteléért. Ez a kérdés, amelyben Magyarország kulcsszerepet tölt be — vitte tovább a fonalat 1829. december 19-i levelében —, „Bajor-, Sváb- és Frankföld szempontjából is elsőrendű jelentőségű”, hiszen „a Duna szabadsága, ami most oly közel áll a megvalósuláshoz..., ismét visszahozhatja azt a nagyszerű gazdagságot, amelyet Ulm, Augsburg, Nürnberg, Regensburg és Passau *Konstantinápoly török kézre kerültéig* élvezett.”¹⁷

Hogyan reagált Széchenyi a nagyosztrák birodalmi hazafiságról az össznémet nemzeteszimé váltó — s számára emberileg sem rokonszenves¹⁸ — történész-politikus fejtegetéseire, válaszlevelei e részének hiányában pontosan nem tisztázható. Hormayr szeptemberi soraira november 5-én írt válaszának szövegét nem ismerjük. Hogy a decemberi levelet és Hormayr egy évvel később kelt újabb írását — amely ismét hangsúlyozta a Duna szabadságának „végtelen fontosságát” Bajorország szempontjából¹⁹ —, egyáltalán viszonozta-e, nem tudjuk. Mégis valószínűnek tekinthetjük: Széchenyi tartózkodó, elzárkózó magatartást tanúsított a Ferenc császár és Metternich szemében nagyonis *non grata* személyiség irányában, — hogy ne járjon úgy, mint a Taschenbuch legserényebb magyarországi munkatársa, báró Mednyánszky Alajos, aki (így hírlélték) éppen emiatt lett Bécsben kegyvesztetté.²⁰

Az azonban bizonyos, hogy Széchenyi maga is élénk figyelemmel kísérte az orosz—török háború előzményeit, menetét, kifejtését, s latolgatta a további eshetőségeket. Már 1827 legelején bejegyezte naplójába, hogy a néhány hónapja aláírt akkermani szerződéssel „Oroszországnak nagyobb a befolyása Havasalföldre, Moldvára és Szerbiára, mint a törököknek”.²¹ Amikor híret vette az 1827. júliusi londoni egyezménynek, amelyet Oroszország, Anglia és Franciaország kötött a török ellen harcoló Görögország „megbékéltetéséről”, helyesen következtetett arra, hogy II. Mahmud szultán „nem fogadja el az ultimátumot”, de „még az összes papírok aláírása” sem oldhatná meg a török—görög ellentéteket.²² Az orosz—török háború előjeleiben „Mahmud tragédiáját”,

¹⁷ UJ, XIII, 144–145. l.

¹⁸ Zichy, i. m. 204. l.; SzN, III, 353. l.; IV, (1934), 230. l.

¹⁹ UJ, XIII, 144–146. l.

²⁰ SzN, III, 376. l. (1829. dec. 29.); vö. fentebb a 14. jegyzettel. — Elzárkózására vall az is, hogy amikor pár évvel később, 1833 decemberében Bajorországon át Vásárhelyi Pállal együtt Angliába utazott, és Münchenben éppen a dunai hajózás és szabályozás tárgyában folytatott több megbeszélést politikusokkal és szakemberekkel, — Hormayrt nem kereste fel: SzL, I, 343–345. l.; SzN, IV, 436–439. l.

²¹ SzN, III, 115. l. (1827. jan. 3.); és még egyszer: „Forget me not — 1827 Ackermann”: 136. l. (1827. febr. 28.) — Az 1826. október 6-i akkermani szerződésre: N. A. Szmírnov—N. A. Jerofejev—A. R. Joanniszjan—N. Sz. Nyifontov (szerk.), *Világtörténet*, VI, Bp., 1964, 281. l.

²² SzN, III, 179. l. (1827. okt. 9.); vö. 139. l. (1827. márc. 16.) — A török kormány csakugyan visszautasította a javaslatot; így került sor az 1827. október 20-i navarinói tengeri ütközetre, amelyben az egyesített orosz—angol—francia hajóraj az egyiptomi—török flottát megsemmisítette: Szmírnov stb. (szerk.), *Világtörténet*, VI, 143. l.

az 1828 tavaszán meginduló ellenségeskedésekben annak nyitányát látta, hogy a cári seregek hamarosan elérik Konstantinápolyt.²³ Mint a kortársakat általában, Széchenyit is meglepte az orosz hadműveletek elhúzódása, nehézsége 1828 nyarán.²⁴ A következő év augusztusában pedig, a katonai döntés megtörténte után, miként oly sokan Európában, ő is feltette a kérdést: „Die Russen gehen nach Constantinopel. Was wird die Folge seyn?”²⁵

Hiszen rendkívüli kihatásúnak látszó eseményekről volt szó: olyanokról, amelyek a nemzetközi közvéleményben mintegy az 1774-i kücsük-kajnardzsi és az 1807. évi tilsiti békeszerződéshez hasonló pszichózist keltettek. Úgy tűnt szinte karnyújtási közelségbe került, hogy „eljő a Porta széthullásának nagy eseménye” (miként egykor Kaunitz kancellár fogalmazta Kücsük-Kajnardzsi után),²⁶ — „hacsak az európai hatalmak féltékenysége azt nem tartja fenn” (ahogy annak idején Berzeviczy Gergely fejezte ki Tilsit után).²⁷ S ha — jórészt éppen „az európai hatalmak féltékenysége” miatt²⁸ — nem is került sor a cári csapatok bevonulására Konstantinápolyba, a drinápolyi békekötéssel mégis realitássá vált az ottomán birodalom bomlásának újabb nagymérvű előrehaladása. Az 1829. szeptember 14-én aláírt szerződés a Kaukázus fekete-tengeri partvidékét a Kubán torkolatától a Poti melletti Szent Miklós-erdőig Oroszország birtokába juttatta; az orosz—török határt Európában a Prut folyó vonalán állapította meg, egészen addig a pontig, ahol a Prut a Dunába ömlik; s a már az 1812. évi bukaresti békében megszerzett Besszarábián kívül, a Duna torkolatvidékét is Oroszországhoz csatolta. Moldva és Havasalföld a török birodalom része maradt ugyan, de megtartotta belső autonómiáját, átmenetileg Kiszjeljov orosz tábornok kormányzatával s a cári csapatok állomásozásával. A török ellen felkelések sorát vívott Szerbia, a békeszerződés közvetlen következményeként, 1830-ban, Obrenovics Milos fejedelemsége alatt belkormányzati önállóságot kapott, de továbbra is a Portától való függőségben, az oszmán állam keretei között. A szabadságharcával a haladás hívei között Európa-szerre oly sok rokonszenvet kiváltó Görögország viszont teljes függetlenséget nyert. Végül a Porta elismerte a dunai kereskedelem szabadságát, az orosz kereskedelmi hajók áthaladásának jogát a tengerszorosokon.²⁹

Az orosz—török háború fejleményeinek és kimenetelének a hatása érződik a Hítel szövegén is, amelynek írását Széchenyi éppen 1828 első hónapjai-

²³ SzN, III, 187. l. (1827. dec. 31.); 211—212. l. (1828. jún. 23.)

²⁴ SzN, III, 250, 257. l. (1828. aug. 30., szept. 15.)

²⁵ SzN, III, 345. l. (1829. aug. 26.)

²⁶ Idézi A. Beer, *Die orientalische Politik Österreichs seit 1774*, Prag-Leipzig, 1883, 32. l.

²⁷ Berzevitz, i. m. 1808, 35. l.

²⁸ A diplomáciatörténeti részletekre: P. Renouvin, *Le XIX^e siècle, I, De 1815 à 1871*, Histoire des relations internationales, V, Paris, 1954, 105—107. l.; Beer, i. m. 357—386. l.

²⁹ Szmirnov stb. (szerk.), *Világtörténet*, VI, 96—98, 141—144, 281—283. l.; Renouvin, i. m. 107—108. l.; A. Oțetea—D. Prodan—M. Berza, *Istoria României*, III, București, 1964, 924—931. l.

ban kezdte, és 1829 végén, 1830 legelején fejezte be.³⁰ A „tudományos emberfő mennyiség”-ről szóló híres passzusának egyik példáját éppen innen merítette. „Nézzük a történeteket a *Duna folyta körül 1828 és aztán 1829-ben*. Nem a sok katona vívja ki a csatát diadallal, hanem a tábornok által jól elkészült s bölcsességgel vezetett bajnok”³¹ — írta (az 1828 tavaszától hosszan elhúzódó, hibát hibára halmozó orosz hadművelet után) Geismar tábornok 1828. szeptember végi kalefati ellentámadására, majd Gíbics 1829. július 11-i Sumla körüli áttörésére, Drinápoly augusztus 20-i bevételére, Konstantinápoly veszélyeztetésére utalva.³² De következtetéseket vont le az eseményekből közvetlen tárgyára: a honi gazdasági reformjára is. Ebben leli magyarázatát, hogy a „Magyarországnak kereskedése nincs” című szakaszban Széchenyi nemcsak az általa kedvelt „dialektikus tárgyalási módot”³³ követte (vagyis olyan felépítést, amely előbb felsorakoztatja a tárgyra vonatkozó közkeletű nézeteket, hogy utóbb cáfolja azokat), hanem *tényleges* hangsúlyváltoztatást tett a Duna világkereskedelmi jelentőségének megítélésében. A szakasz *korábbi* pontján, a „Geographiai helyzetünk” címszó alatt ezt olvassuk: „Kikötőhelyünk csak három van [ti. Fiume, Buccari és Porto Re], s azokhoz is igen bajos jutni. Ha pedig elértük, nem legjobbak... *Dunánknak sem vehetjük nagy hasznát*, mert miránk nézve visszásan foly, kedvünkért megfordulni nem fog, torkolatjánál pedig nem mienk, hanem másé!³⁴ Többi folyóinkkal is, amelyek a Dunába szakadnak, szintűgy vagyunk. Úgy hogy belső összeköttetésen kívűl kereskedésre nézve folyóink természetes haszna igen csekély, mert csak azon portékát lehet kül- vagy világkereskedésinek nevezni, mely tenger vízsein lebeg, oda pedig a mieink minékünk nem folynak.”³⁵ S az ezekre a tényekre támaszkodó közkeletű nézettel szemben — hogy tehát földrajzi helyzetünk eleve gátat vet kereskedelmünk föllendítésének — Széchenyi „ellentétele”

³⁰ Viszota Gy., Széchenyi Hítel című művének keletkezése, *Budapesti Szemle*, 1916, 167. k., 349–350. l.; vö. SzN, III, 283, 292, 295, 370, 376 l.; IV, 5–8. l.

³¹ Gr. Széchenyi I., *Hítel* (=SzH) Szerkesztette és bevezetéssel ellátta ifj. Iványi-Grünwald B., Bp., 1930. 414. l.

³² Vö. Szmirnov stb. (szerk.), *Világtörténet*, VI, 281. l. — A gondolatot már annak idején naplójába jegyezte; „Úgy vélem, azért megy rosszul az oroszoknak, mert nincs vezérük; íme a baj forrása Ki [a vezér] voltaképpen? A cár vagy Mihály nagyherceg, — Wittgenstein gróf [főparancsnok] vagy Gyibics [vezérkari főnök] ?”: SzN, III, 257. l. (1828. szept. 15.) — Lásd még SzN IV, 74. l. (1830. júl. 5.) — A fordulatot hozó eseményről pedig utóbb ezt írta naplójába. „A csata [helyét], amely döntött a török birodalom sorsáról, az oroszok Kulevcsának, a törökök Kulafcsének mondják. 1829. július 11-én veték meg őket”: SzN, IV, 112. l. (1830. szept. 5.)

³³ Iványi-Grünwald, *Bevezetés*, 77. l.

³⁴ Vö. „. . . egyre jobban meg vagyok győződve arról, hogy kereskedelmi tekintetben Magyarországnak nincsen sok remélni valója, hacsak meg nem kapjuk a Duna-torkolatát.” „Fiumétől Sziszekig lehet tenni egyet s másat, ami a kereskedelmet valamelyest megélnkítheti; szép gyümölcsöket azonban hiába várunk. Ha a Duna-torkolat a miénk volna, akkor már valamivel többet remélhetnénk. Ragyogó jövőt azonban sehol sem látok”: SzN, III, 234–235, 243–244. l. (1828. júl. 29., aug. 11.)

³⁵ SzH, 356–357. l. — Vö. megjegyzésével a Hítel 1828-ban papírra vetett előzetes vázlatai között: „. . . Az ország hibái: nincs tenger, a Duna fordítva folyik, kevés magyar van . . .”; közli: Viszota, *i. m.* 1916, 323. l.

ezen a ponton meg csak így hangzik: „Igaz, kereskedelesre geographiai fekvésünk nem legjobb, azonban nem is oly rossz, mint sokan gondolják, azaz nem oly rossz, hogy azon, amit a természet megtagadott, mesterség által valamennyire segíteni ne lehetne.”³⁶ A szakasz későbbi címszavában viszont („A szállítások transito s vámok körüli bátorság híja”) — és itt ne feledjük: Széchenyi még 1829 október-novemberében is szorgalmasan dolgozott a Hitelen, sőt az utolsó simításokat decemberben és 1830. január elején végezte el³⁷ — a következőképpen szól már ugyanerről a tárgyról: „Geographiai helyzetetésünk szerint minden igyekezetünknek arra kellene menni, hogy hazánk Fiumével legszorosabb s lehető legkönnyebb kapcsolatba jöjjön. . . . S hát a Dunáról mit mondjak, azon természeti nagy csatornáról, mely Magyarország számára látszik alkotva lenni, ha regulázva volna, s az 1829-ki esetek ügyesen hasznunkra fordíttatnának.”³⁸

Hogy Széchenyinek a *fiumei* kereskedelemről kifejtett nézetei 1828. évi fiumei utazása során alakultak ki, — már a Hitel modern kútfőkiadásainak szerkesztője, Iványi-Grünwald Béla megállapította.³⁹ Hadd fűzzük most ehhez:⁴⁰ Széchenyinek a *dunai* kereskedelemre vonatkozó alapgondolata viszont az „1829-ki esetek” hatására fogant,⁴¹ s egy újabb utazása: hamarosan sorra került aldunai útja folyamán formálódott gondolatrendszeré. 1830. június 24-én indult Pestről Desdemona nevű evezőshajóján s egy hozzászatolt csónakkal — a vele közeli barátságban lévő ifjú gróf: Waldstein (Wallenstein) János, és a családi birtokain már ármentesítési munkálatokat végzett tekintélyes „földmérő”: Beszédes József társaságában —, hogy elgondolása valóra váltásának lehetőségeit tanulmányozza.⁴²

³⁶ SzH, 358. 1

³⁷ „Állhatatossággal dolgoztam a Hitelen, úgyszólván újrakezdtém”; „Szakadatlan magány és munka”; dolgozom Liebenberggel [jóságigazgatójával, aki később Lunkányira magyarosított] a Hitelen”; „A Hitellel szinte kész vagyok”; „Munkámat, a Hitelt befejeztem”; „Sokat dolgoztam a Hitelen”; „A Hitel kész”: SzN, III, 363—366, 373, 376. 1; IV, 5—6. 1. (1829. okt. 14, 15—25, 27, nov. 8., 13, 25, dec. 21, 29., 1830. jan. 5, 11.)

³⁸ SzH, 278—279. 1.

³⁹ Iványi-Grünwald, *Bevezetés*, 90. 1. — Az 1828. július—augusztusi fiumei utazáson szerzett tapasztalataira, a belőlük levont következtetéseire: SzN, III, 226—244. 1.; ugyanitt találkozására Ürményi Ferencsel, Fiume és a magyar tengerpart kormányzójával, s Adamich Andrásnak, Fiume országgyűlési követének családjával, akik nagy reményeket fűztek a fiumei kereskedelem jövőjéhez; vö. Adamich A. 1., *Észrevételek azon módokról, melyek a magyarországi kereskedelemnek főképpen az Adriai-tenger felé virágzó állapotba való helyzetetésére nézve szükségesek*, Pozsony, 1825.

⁴⁰ Erre célzás már Iványi-Grünwaldnál: i. m. 379. 1. 3. j.

⁴¹ Hormayr leveleinek e tekintetben legfeljebb alárendelt szerepe lehetett. Széchenyi 1830. jan. 5-i naplóbejegyzése szerint ugyan, a Hitel végső szövegezésével kapcsolatban, „Drescherrel hosszan beszélünk és Hormayrt mérlegeltük”: SzN, IV, 5. 1. — A Hitel cenzorával, Drescher Friggyessel folytatott beszélgetésén azonban a német historikus nyilván más szempontból került szóba: intő példa gyanánt, hogy Széchenyi ne hívja ki maga ellen a bécsi udvar neheztelését; vö. SzN, III, 295. 1., IV, 9—12. 1. és fentebb az 5, 14, 18—20. jegyzettel.

⁴² SzN, IV, 51—52. 1. — Waldsteinnel való barátságára: III, 216, 255, 260, 281, 376, 1; IV, 35, 49. 1.; Beszédes korábbi tevékenységére a Széchenyi-birtokon: III, 264—265, 308, 312. 1.; vö. még IV, 53. 1.

Széchenyi úti előkészületeiről csak naplójegyzetei adnak némi felvilágosítást;⁴³ Beszédes viszont már jó előre beharangozta a dolgot: „próba-értekezést” írt a küszöbönálló aldunai utazásról a Tudományos Gyűjteménybe.⁴⁴ Nemcsak azokat a földrajzi és technikai „előtudtomokat” taglalta, amelyekből a Vaskapu helyszíni vizsgálata során kiindulni szándékozott, hanem szakterületén túllépve, a Duna *kereskedelmi* jelentőségéről értekezett. Cikke — amelynek egyes mérnöki fejtegetéseit (főképp azt a „vezérgondolatát”, hogy az Alduna-szabályozás jelentős vízszintsüllyedést idéz majd elő a folyam egész magyarországi szakaszán, s így lényegesen csökkenti az árvízveszélyt) kiválóbb szaktársa, Vásárhelyi Pál hamarosan éles bírálatban részesítette⁴⁵ — inkább a szakmai vonatkozásokon túlmenő megjegyzéseivel érdemel ezen a ponton figyelmet. A duna — fekete-tengeri hajózás megnyitását Beszédes is az 1829. évi események miatt tartotta különösen időszerűnek: „... az 1829-diki drinápolyi békeség a Fekete-tengert az egész világnak nagy vásárhelyévé, s ez által a Dunát Európának, hogy ez a világ nagykereskedéséhez legkönnyebben juthasson, országos utává tette.”⁴⁶ De a Duna kereskedelmi lehetőségének fölrétékelése, részben a Hitelben írottak hatására is, ekkoriban már mások részéről is egyre gyakrabban kapott hangot. A Hitel első német fordításának második kiadásához fűzött „Toldalék-észrevételek”-ben — magyar fordítása is megjelent már 1830 nyárvégére — a magát meg nem nevezett szerző a következőképpen elmélkedett erről: „Geographiai helyzetünk alkalmasb több más tartományénál a kereskedésre Oly alkalmatlanságot, melynek henyeségünk oka, geographiai fekvésnek ne tulajdonítsuk A Duna legelőmenetelesb, leggazdagabb kereskedésre utasítja Magyarországot, de nem folyam ellen oly tartományok felé, melyek a műveltség s szorgalomban felülmúltak bennünket, és kevés áruinkra szorulnak; hanem folyama mentében a fekete tenger felé, melyet a drinápolyi béke számunkra is megnyitja, s mely a világ minden részeivel való kereskedési összeköttetésekre int bennünket. Hogy a Duna torkolati másokéi, igaz, nem kívánatos, de ez a magyar kereskedést nem akadályozza. Valamint az Albis [= Elba] és Rajna parti lakosai békés egyezeteknél fogva ezen folyamokon szabadon hajózhatnak, szabaddá lehet szintűgy a dunai hajózás is . . . Pest . . . fekvésénél fogva Európa egyik fő kereskedési városa lehet . . .”⁴⁷

⁴³ SzN, IV, 46—51. l. — Később még visszatérünk ezekre.

⁴⁴ Beszédes J., A Duna világkereskedési tekintetben, *Tudományos Gyűjtemény* (= TGY), XIV, 5, Pest, 1830, 15—24. l.

⁴⁵ Vásárhelyi P., Próba-vizsgálat. A Duna világkereskedési tekintetben, TGY, XV, 3, Pest, 1831, 92—106. l. — Az 1830. évi aldunai utazás során Széchenyi maga is kezdte már kitapintani Beszédeses gyengéit, műszaki vonatkozásban is; a következő évben pedig végképp elvesztette bizalmát iránta: SzN, IV, 54, 56, 58, 68, 73—74, 77, 82—84, 120, 123. l.; vö. alantabb az 54. és a 2.21—23. jegyzettel.

⁴⁶ TGY, XIV, 5, 19. l.

⁴⁷ *Toldalék-észrevétel gróf Széchenyi István Hitel című munkájához egy hazafitul, Pesten, 1830; közli: Iványi — Gründwald, i. m. 673—674. l. — Vö. „Pestből virágzó kereskedelmi hely lehet”: SzN, III, 101. l.*

Aminthogy — akárcsak negyed századdal korábban, a napóleoni kontinentális zárlat idején — újból úgyszólván a levegőben úsztak azok a váradalmak is, amelyek a duna — fekete—tengeri forgalom megnyitásától a keleti kereskedelem régi, kontinentális útvonalának feltámasztását, Anglia tengeri kereskedelmi monopóliumának megtörését remélték. Ha majd „nagyobb részét az európai és ázsiai kölcsönös kereskedésnek a Fekete-tengeren jártatjuk által” — idézte Beszédes is egy francia kortársától —, akkor elérjük, „hogy a régi világnak ezen két részében *ismét visszahelyeztessenek a közlekedési egybeköttetések azon módon, amint ezek Amerikának és a Reménység foka körül való hajózásnak föltalálása előtt voltak*”: „száraz utakon és folyó vizeken”.⁴⁸ „Európának csak egy nagy vízi útja vagyona a Fekete-tengerhez, a Duna, melyen a hajózás a mi időnkben nagyon könnyű lehet a hajóknak gőzzel hajtása által” — fűzte hozzá egy bajor vízépítő mérnök értekezéséből, aki éppen ezért biztosra vette, „hogy Ázsia és Európa között volt régi útja a kereskedésnek újra életre kap”. Annál is inkább így lesz — érvelt a bajor szerző nyomán —, mivel az Ázsiát Európával hajdan összekötő szárazföldi útvonal” nem mint a köz vélekedés tartja, a Reménység fokának föltalálása és kelet Indiából e körül való hajózás által, hanem még előbb az Ázsiában tartott háborság miatt... lett pusztává”; most pedig „Muszka ország . . . a perzsáktól nyert tartományok és . . . szerződések által erre utat nyit.”⁴⁹ Beszédes végezetül hazai szerzőkre is hivatkozott, hogy álláspontját alátámassza: éppen Berzeviczy 1808. és Wersak 1820. évi munkáját idézte fel 1830. évi dolgozatában.⁵⁰ Íme, a középkori Levante-kereskedelem dunai útvonalára vonatkozó tézis irodalmi hagyományozódásának külföldi és hazai ága, — utóbbi ezúttal nem Hüllmannra, hanem Berzeviczyre visszavezethetően.⁵¹

Beszédes még két cikket hozott nyilvánosságra ebben a tárgykörben. Az egyik az 1830. évi utazás tapasztalatai alapján a „dunai vaskapuk” leírását adta;⁵² a másik az országgyűlési operátumokkal foglalkozó Fejér megyei

⁴⁸ TGy, XIV, 5, 15—16. l. — Az idézet a francia utazó és konzul J. F. de Gamba, *Voyage dans la Russie méridionale, et particulièrement dans les provinces et au de là du Caucase*, . . . 1824. c. munkájából való, amelyet Beszédes valószínűleg a német fordítás: *Gegenwärtiger Kriegsschauplatz zwischen den Russen und Persern jenseits Caucasus*, Leipzig, 1827. alapján ismert. — Az orosz—perzsa háború közvetlenül az orosz—török háború előtt folyt: 1826 nyarán kezdődött és Tebriz bevétele után, 1828 februárjában a turkmancsaji békekötéssel fejeződött be: Szmirnov stb. (szerk.), *Világtörténet*, VI, 277. l.

⁴⁹ TGy, XIV, 5, 17—19. l. — Az idézet a Ludwigskanal építését vezető bajor építési főigazgató, H. v. Pechmann egyik — valószínűleg a *Jahrbücher der Baukunst*, München, 1828. évfolyamában megjelent — értekezéséből való; vö. Pierer's *Universal-Lexikon*⁵, XII, Altenburg, é. n. (1865 körül), 771. l. — A bajor mérnökkel néhány évvel később Széchenyi is megismerkedett. Pechmann volt egyike azoknak a szakértőknek, akikkel 1833 decemberében, Vásárhelyivel együtt, a Duna-szabályozás műszaki terveiről tárgyalt Münchenben: SzL, I, 344. l.; SzN, IV, 436. l.; vö. fentebb a 20. jegyzettel.

⁵⁰ TGy, XIV, 5, 19. l.

⁵¹ Vö. fentebb a 8—9. jegyzettel és a 11. jegyzetben idézett tanulmányunkkal.

⁵² Beszédes J., A Duna világkereskedelmi és mocsárkiszáritási tekintetben, TGy, XV, 1, Pest, 1831, 70—80. l.

választmányhoz 1831-ben benyújtott Duna-szabályozási javaslatát tartalmazta.⁵³ Az utóbbiban — amely ismét kihívta Vásárhelyi indokoltan éles szakmai kritikáját⁵⁴ — újból hangoztatta: „*mind historice, mind statistice* azt is bé lehet bizonyítani, hogy az ostindiai, perzsiai, török és muszka kereskedés azon ágának, mely belső Európába szolgál, a Duna a legtermészetesebb és így legolcsóbb útja”.⁵⁵

Széchenyit magát a kérdés történelmi vonatkozásai nemigen foglalkoztatták; annál nagyobb aktivitással fordult a jelen szükségletei felé.⁵⁶ A duna—fekete-tengeri utazás Konstantinápolyig⁵⁷ — amint 1830 tikkasztó nyári hónapjaiban papírra vetett bő naplójegyzeteiből és leveleiből kiderül — mélyen impresszionálta.⁵⁸ Közvetlen benyomásokat élt meg a Balkán-félsziget háború utáni „kríziséről”, sokban még cseppfolyós hatalmi viszonyairól, politikai állapotáról; eleven tapasztalatokat szerzett a töröknek vereség utáni aléltságáról, a szultáni udvarnak olykor látványos külsőségek vagy tétova reformcskák mögé búvó gyengeségéről, meddő újítási próbálkozásairól; a cári hatalom erőfölényéről, Duna menti, folyamtorkolati és fekete-tengeri pozícióiról; Havasalföld függő helyzetéről; Milos szerb fejedelem önállóbb státuszáról-törekvéseiről, a Duna-szabályozás iránti érdeklődéséről.⁵⁹ Tanulmányokat merített találkozásaiából a portai főméltóságokkal és a nagyhatalmak konstantinápolyi követeivel, — köztük az osztrák internuncius Ottenfels-Gschwindt Ferenc báróval, akit kisszerű, „színtelen fickónak” ismert meg, csupán „azzal a céllal, hogy pénzt csináljon és öreg napjairól gondoskodjék”.⁶⁰

Időnként ugyan súlyos kétségei is támadtak a vállalkozás sikerét illetően; a magyar, „no meg a moldvai, havasalföldi és török feudalizmus szagát” érezte a gőzhajózásra alkalmatlan atmoszférának; másrészt a duna—fekete-tengeri orosz fölénytől, Odessza túlsúlyától, Szulina és a Duna-delta cári birtoklásától féltette Ausztria és Magyarország orientális kereskedelmének versenyképességét.⁶¹ Egészében véve azonban „rózsaszínűen” ítélte meg a terv,

⁵³ Beszédes J., A Duna világereskedési és folyószabályozási tekintetben, TGy, XXI, 1. Pest, 1837, 72—76. l.

⁵⁴ Vásárhelyi P., Néhány figyelmeztető szó a vaskapui ügyben, *Athenaeum*, II, 1, Pest, 1838, 257—263. hasáb.

⁵⁵ TGy, XXI, 1, 73. l.

⁵⁶ Vö. SzN, III, 246, 346. l.; SzH, 426, 430—434. l. — „Nem nézek én, megvallom, annyit hátra, mint sok hazámfia, hanem inkább előre; nincs annyi gondom tudni, valaha mik voltunk, de inkább átnézni, idővel mik lehetünk s mik leendünk”: SzH, 492. l.

⁵⁷ Galacig a Desdemonán utazott, tovább Szulináig egy görög, innen Konstantinápolyba egy francia hajón: SzN, IV, 87, 98. l.

⁵⁸ Széchenyi első aldunai útjának leírását, a naplók alapján, közrebocsátotta már Zichy, *i. m.* 271—289. l.; majd, konstantinápolyi tartózkodásának és a Balkánon át történt hazatérésének történetjével együtt, ugyanő: *Gróf Széchenyi István külföldi úti rajzai és följegyzései*, Bp., 1890, 340—375. l. — Vö. még Waldstein J. gr., *Utazás a Fekete-tengerre Széchenyivel*. (Útinapló 1830.), Kiadja Kálnoky H., Bp., é. n.

⁵⁹ SzN, IV, 70, 72—73, 75—80, 83, 94, 96—98, 102—103, 136—140. l.

⁶⁰ SzN, IV, 100—102, 105, 107—110. l.

⁶¹ SzN, IV, 54—55, 93, 97—98. l.

a vállalkozás kilátásait. „Magyarország fölemelésére csak három eszköz van: nemzetiség, közlekedés és végre más nemzetekkel való kereskedési összekapcsolás. . . Tegyetek mindent, hogy Budapest megszűnjék egy vak zsák lenni, s ennek elérése végett a Duna vizét hajózásnak s kereskedésnek kinyitni kell” — mondta tollba, súlyos betegen fekve a hajón, mintegy végrendelezését július közepén Waldstein Jánosnak.⁶² „. . . semmiért nem adnám, hogy ezen dicső víz csatornát átevezdtem, mely egy kis jó akarattal magyar honunkat kevés évek után egy századi felemelkedésre bírhatná. . . szívesen megannyit szenvednék, ha . . . kereskedésünknek azon szép csatorna megnyitvatnék, melyet a mindenható, úgy látszik, jó kedvében mi hasznunkra és egyedül mi javunkra húzott” — írta július végén Galachól Döbrentei Gábornak.⁶³ „. . . a Duna tárgyairól oly jelentést fogok tehetni, melynek keze és lába van. . .” „ezt a Magyarország szempontjából oly fontos kereskedelmi csatornát . . . részlegesen és fokozatosan talán már a most élő nemzedék számára is hasznosítani lehet” — számolt be gróf Reviczky Ádám magyar főkancellárnak és József nádornak augusztusban a Boszporusz mellől.⁶⁴

Az átfogó jelentés ugyan nem készült el ekkoriban, de a naplók alapján rekonstruálhatjuk: mit tartalmazott volna; nyomon tudjuk követni, hogyan alakult és milyen fő elemekre terjedt ki Széchenyi gondolatrendszere 1830-ban a dunai szabályozás és hajózás, a „Pest és Konstantinápoly közötti fogalom megalapozása”, „az Oriens felé irányuló magyar kereskedelem” létesítése teendőiről.⁶⁵

Induláskor még csak az alapeszme, az elv vezette: útra kel „wegen dem Prinzip, von Pest aus auf der Donau in des Schwarze Meer gefahren zu seyn”.⁶⁶ Emellett az a terv állott rendelkezésére, amelyet báró Krieg Ferenctől, a Hofkammer tanácsosától, a kereskedelmi ügyek előadójától Bécsben kapott; erről azonban hamarosan meg kellett állapítania: hasznavehetetlen, mert az alsó Duna-vidék tényleges viszonyai nem teszik lehetővé az osztrák—magyar kereskedelem „mintegy rajtaütésszerű” folyamatba tételét, ahogyan a kamara képzelte.⁶⁷ Az utazás során Drenkova alatt, az Izlás-zuhatagon áthaladva — ahol sekély vízállás mellett, mint a helybeliek mondogatták, szikláról sziklára ugrálva kelhetni át a folyón — július 3-án már papírra vetette: „Véleményem szerint a fő baj: vízhiány és zátonyok, és a fő szükséglet: *parti utak* [teherhajók

⁶² Falk M., *Széchenyi István gróf és kora*, Bp., 1868, 64–65. l. nyomán: SzL, II, 1890, 8–9. l.

⁶³ SzL, I, 167–168. l. — Döbrenteivel való viszonyára ez időben (Hitellel, Akadémiával, Kaszinóval stb. kapcsolatban): SzN, IV, 15, 22, 32, 43, 46. l.; SzL, I, 143, 170. l. — Vö. *A Nemzeti Casino részeseinek névsora*. A januárius 31-dikén tartott közgyűlés parancsolatja szerint kiadta Gr. Széchenyi I. és Döbrentei G., Pesten, 1830.

⁶⁴ SzL, I, 168–169, 173. l. — Vö. alantabb a 2.12. jegyzettel.

⁶⁵ SzN, IV, 96, 114. l.

⁶⁶ SzN, IV, 84. l.; vö. 88. l.

⁶⁷ SzN, IV, 49, 67, 93–94. l.

vontatására a legnehezebb szakaszokon]. C'est là où il faut commencer".⁶⁸ Hat nappal később, mintegy Kalefat-Viddin magasságában pedig így folytatta: „A Vaskapuig felfelé, úgy tűnik, nincs nehézség nagyobb hajók, különösen gőzhajók számára. . . A Vaskaputól lefelé tengeri hajókkal bízvást lehetne a Fekete-tengerhez . . . leúszni, sőt még Pesttől is, ha a Dunán a Dráva-torkolatig néhány átmetszést végeznének, és azt *Moldovától Orsováig* meg a *Vaskaput szabályoznák*.”⁶⁹

Ha a szabályozás *technikai* módozatait (amint erről nem egy bosszús naplóbejegyzés árulkodik) Beszédes az utazás folyamán vajmi kevésbé tanulmányozta⁷⁰ — hanem jórészt megmaradt „előtudtomai” és prekoncepiált „vezérgondolata” mellett; így aztán a feladat műszaki részét a valóságosnál jóval könnyebbnek, olcsóbbnak láttatta megbízójával is⁷¹ —, a végrehajtás *politikai* és *financiális* kérdései Széchenyi termékeny agyát máris megmozgatták. Láta persze — hogy ne látta volna! —, hogy az Alduna-vidéke, a Fekete-tenger és a tengerszorosok körüli nagyhatalmi vetélkedésnek, az ottomán birodalom öröke felett folyó nagypolitikai játszmának, egyfelől Oroszország, másfelől Anglia (és Franciaország) a *fő szereplői*, s a Habsburg-állam, bár fontos, de mégiscsak mellékszereplő benne, akinek vagy az egyik vagy a másik félhez kell csatlakoznia. S vajon nem arról kellene-e a bécsi udvart meggyőznie, hogy Ausztria — „tényleg vagy látszatra” — Oroszországgal lépjen szövetségre Franciaország és Anglia ellenében? — töprengett az Aldunán hajózva.⁷² A Duna-regulációban *közvetlenül* érintett külföldi partnerek, persze — amint tudta és tapasztalta — a folyó jobb partján a török állam és szerb fejedelemség, a bal parton a cári hatalom és Havasalföld. A belgrádi pasát Széchenyi már utazása elején meglátogatta;⁷³ később pedig a Konstantinápolyban töltött heteket alaposan kihasználta arra, hogy betekintsen a hanyatló birodalom kulisszái mögé. Ausztriának céltudatosabban kellene politizálnia a Boszporusz mellett —, vonta le a következtetést Ottenfels kisszerúségéből, más nagyhatalmak diplomatáival összehasonlítva; Bécsből ügyes embereket kellene elhelyezni a szultán környezetében, hogy ellensúlyozzák a jóval „finomabb” cári poli-

⁶⁸ SzN, IV, 69. l.

⁶⁹ SzN, IV, 77–78. l. — Tervének számos egyéb részlet-elemére (osztrák konzulok Viddinben, Ruszcsukban, Galachban stb); a még felderítendő geográfiai, vámügyi és egyéb kérdésekre (befagy-e telente az Alduna, ha igen, mikor és hol; milyen vámokat szedtek a törökök a háború előtt a Duna mentén, nem szerződés alapján, hanem ténylegesen; fennáll-e rablóveszély a vidéken; mennyibe kerül a vontatás; hol vannak piacok stb): SzN, IV, 81–82. l.

⁷⁰ SzN, IV, 82–85. l. (1830. júl. 14–15.)

⁷¹ Beszédes szakvéleménytől befolyásolva írta Széchenyi Döbrentei Gábornak Konstantinápolyból: „Regulációja [a Dunának] áldás anyaföldünkre, regulációja pedig oly könnyű! És hogy most meg nem haltam, remélteti velem, vagy hogy jobban mondjam, bizonyossá tesz, hogy végbevételét nemsokára megélem”: SzL, I, 170. l. (1830. aug. 13.)

⁷² SzN, IV, 67–68. l. (1830. júl. 1.)

⁷³ SzN, IV, 64. l. (1830. jún. 30.)

tikai befolyását.⁷⁴ Milos szerb fejedelem rokonával, egy orsovai kereskedővel, Fota Popoviccsal, szintén az utazás elején ismerkedett meg, és került évekre szólóan jó viszonyba;⁷⁵ magával Milossal (és befolyásos titkárával, Alexa Popoviccsal) pedig Konstantinápolyból hazatérőben, — élénk érdeklődést keltve bennük a Duna-reguláció iránt.⁷⁶ Bukarest és rajta keresztül Pétervár jóval nehezebb diónak ígérkezett. Széchenyi eredetileg úgy tervezte, hogy Bukarestet is útba ejti,⁷⁷ és tárgyal Kiszjeljov tábornokkal (akinek nemrégiben elvált feleségét a bécsi társaságból ismerte).⁷⁸ Ettől a szándékától azonban el kellett állnia;⁷⁹ így a cári hatalom exponenseivel való személyes érintkezése csak a szulinai tengerészeti egység parancsnokával való találkozásra korlátozódott.⁸⁰ Ez idő tájt fogalmazta meg magának legtömörebben (fentebb már jelzett) aggályát; megállhat-e egyáltalán osztrák—magyar kereskedelem az Aldunán és a Fekete-tengeren az adott politikai erőviszonyok mellett? S önmagával vitázva, választ is adott: „Igen, mert szerződések útján biztosítani lehet. Hiszen Oroszország utolsó háborúját éppen azért viselte a törökkel — vagy legalábbis ez volt egész Európa előtt ünnepélyesen kinyilvánított jogcíme —, mert az odesszai hajók elől elzárták a Boszporuszt és a Dardanellákat, illetőleg százféle kényelmetlenséget okoztak az oroszoknak. Hogy tehetné hát akkor az orosz udvar, hogy akadályokat gördítsen a kereskedelem szabadsága elé, amelyért oly nyilvánosan síkra szállott?”⁸¹

S miközben az Alduna-szabályozás széles *nemzetközi* problematikáját latolgatta, a végrehajtás *belpolitikai*, szervezeti és pénzügyi vonatkozása is folyvást foglalkoztatták aldunai útja során. „Sem részvénytársaság, sem az építésügyi igazgatóság nem képes a Dunát szabályozni. Ez diétai tárgyal kívántatik.” „Az országgyűlés határozzon arról, hogy ennek meg kell történnie; a »hogyan«-t pedig engedje át”. Igen ám, de a „hogyan”! Ez két kérdést jelent. „1. Ki hajtsa végre? 2. Ki fizesse?” A válasz a másodikra: „A felemelt só-árat még csak említeni sem szabad” mint pénzforrást. Hanem: „*Subsidium* . . . Milyen címen vethetni ki subsidiumot? Azon a címen, hogy e révén *minden földbirtokos* nyer, mert mindenkinek kárt okoz az árvíz”. Az első kérdésre

⁷⁴ SzN, IV, 103, 107. l. (1880. szept. 1, 4.)

⁷⁵ SzN, IV, 70–71. l. (1830. júl. 3–4.)

⁷⁶ Milos — aki Passzarovicban nagyon előzékenyen fogadta — éppenséggel „azon sajnálkozott, hogy [a szabályozást] nem kezdték meg az idén, mert ritkán van ilyen alacsony vízállás”: SzN, IV, 136–140. l. (1830. szept. 30. — okt. 3.)

⁷⁷ SzN, IV, 71, 88. l. (1830. júl. 5, 29.)

⁷⁸ SzN, IV, 26–27. l. (1830. márc. 7.)

⁷⁹ SzN, IV, 79. l. (1830. júl. 11.)

⁸⁰ SzN, IV, 98. l. (1830. szept. 1.)

⁸¹ „Helyes — szötte tovább monológját —, de akkor a Duna-torkolatot meg kell tisztítani”. Ezt pedig valahogy nekünk kell megoldanunk, mert az oroszoknak nem érdekük, hogy Odessza rovására hozzák rendbe a dunai kikötőt: SzN, IV. 97–98. l. (1830. szept. 1.)

pedig — ki hajtsa végre? — a válasz ez: „*Én!* — Egy *commissio*, amely csakis erre van kiküldve”.⁸²

Látni fogjuk még: Széchenyi Duna-szabályozási elgondolásai a továbbiakban persze alakultak, bővültek, módosultak, a technikai realitásokhoz igazodtak. De egyes fő elemei, mint: hatékony külpolitikai előkészítés a vállalkozás háttéréként, — partmenti útépités, Moldova—Orsova szakasz szabályozása, a Vaskapu szikláinak robbantása a munkálatok sorrendjeként — megmaradtak. Aminthogy kitarzott az iménti első kérdésre adott válaszában is: a saját *commissiójánál*, királyi biztosságánál. Hiszen, ahogy jogos öntudattal írta naplójába már ez első aldunai útja elején: az építésügyi igazgatóság emberei — „írnokok. Ide pedig férfi kell.”⁸³

2.

1830 szeptembere — amelynek első felét Széchenyi még Konstantinápolyban töltötte, mielőtt megkezdte volna a duna—fekete-tengeri útnál nem kevésbé érdekes szárazföldi utazását hazafelé¹ — nevezetes dátuma a dunai hajózás történetének; ekkor szelte először *gőzhajó* a folyam hullámain. Szeptember 4-én tette meg próbaújtját Bécsből Budapestre a 60 lóerejű I. Ferenc gőzös. Első hajója volt ez az *Első Dunagőzhajózási Társulatnak*, amely Andrews és Prichard angol hajóépítők 15 évre nyert szabadalma alapján, 200 darab 500 forintos részvény kibocsátásával, Puthon és Benvenuti bécsi bankárok igazgatása mellett az előző évben alakult. 1831 februárjától már rendszeres hajójáratok is megindultak; a Bécsben állomásozó I. Ferenc gőzös ez esztendőben tizenöttször úszott le Pestig, tizenegyszer Zimonyig, sőt négyszer egészen *Moldováig*: a Vaskapuig terjedő — Széchenyi által is megtapasztalt — veszélyes Alduna-szakasz felső végpontjáig.²

A Társaság megalapításakor — tekintett vissza erre az időre Széchenyi néhány évvel később — „én is meg valék részvevés végett hívva; de akkor hazánkra nézve oly kétségesnek látszott előttem e tárgy hihető sikere még, hogy én abban — büszkeségből, tán hiúságból, mely szerint nem szeretem nevemet oly vállalatokra fecsérelni, melyekben már kezdetkor az ismétli pusztulás elvét

⁸² SzN, IV, 58, 66—67. l. (1830. jún. 27., júl. 1.) — Hasonló gondolatokat vetett papírra Beszédes néhány héttel később (1830. aug. 30.) Konstantinápolyban: „... szükséges egy Királyi Biztosságnak föllállítása, és ehhez egy igazgató hydraula ... mind a plánum-készítésre, mind ennek végrehajtására kívántató költséget nemzetünk vállalná magára”: TGy, XV, 1, 79. l. — Vö. még TGy, XXI, 1, 74—76. l.

⁸³ SzN, IV, 66. l. (1830. júl. 1.)

¹ A Drinápoly—filippoploy — Ichtiman — Szófia — Niš — Passzarovic útvonalon: SzN, IV, 118—119 s köv. l. — Október 5-én érkezett Zimonyba, majd a vesztegáz kiállása után 18-án Pestre: IV, 144. l.

² *Zusammenstellung der Fahrordnungen und Tarife der ersten k.k. privilegierten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für das Jahr 1831, Wien, 1831.*; Count S. Széchenyi, *Outlines for the Extension of the Company for the Navigation of the Danube*, London, 1834; közli: Vizsota, SzN, IV, 710. l.; *Duna-Gőzhajózási Társulat. Visszapillantás keletkezésére és fejlődésére, különösen Magyarországon (= DGT), Bp., 1885. 3—5. l.*

gondolom látni — részt nem vettem. Most azonban tisztán látom át — miután báró Puthon János úr okainak, ki velem eleget vesződött, ellenállni nem tudék —, mily áldott következhési lehetnek a gőzhajózásnak hazánk kifejlődésére már most, ha a dolgot jó elvekre állítjuk . . . Magamat tehát e tárgyban őszinteséggel csak convertitának vallom, és édes örömet engedem az érdemet azoknak át, kiket az illet.³

Széchenyi visszatekintése ezen a ponton — a nagyobb retorikai hatás kedvéért — feltűnően szerény. Igaz, a Társaság megalakulásakor maga csak egy részvényt jegyzett: fenntartásai voltak a vállalat iránt.⁴ De Puthonéknak nem sokat kellett „vesződniök” vele: hamarosan, mint látni fogjuk, már éppen ő vesződik majd velük eleget, hogy a vállalat kiterjesztésére bírja őket. Széchenyi a közvélemény előtt később azért nagyította fel kezdeti kételyeit, hogy itt csakugyan nem egyebet, mint kedvelt „dialektikus tárgyalási módját” vesse latba: közönségét először a kételkedés álláspontjára helyezze, — majd tárgyi érveivel és saját „konvertálásának” példájával meggyőzze.” . . . éppen azért tehetek tán én — mint megtért — a tárgy utóbbi elrendelése s előmenetele körül valamit, mert magamon tapasztalám, mily hibás benyomások s előítéletek alatt voltam.⁵

Ám Széchenyi műveinek figyelmes olvasója előtt nem lehet kétséges, hogy e kezdeti előítéletek csupán a *Társulattal* s nem a gőzhajózással szemben merültek fel benne. Hiszen Széchenyi már a Hitel „Bérekesztés”-ében is így írt: „Újabb időkben több függőhíd bomlott el s még több gőzhajó pattant szerte; de azért, mivel általok annyi veszté már életét, — s most mind a híd, mind a gőzhajó tūrhető bátorságú létre kapott — nem az következik: hogy . . . bizonyos számú magyar kénytelen híddal leomlani, vagy gőzzel levegőbe repülni, minek előtte bátorságos függőhíd s gőzhajó hazánkat is díszesíthetné; hanem hogy minekünk nem kell, ha eszünk hasznát akarjuk venni, mindezeket A-nál kezdenünk s experimentumok által időt vesztenünk, . . . hanem inkább más nemzetek tapasztalásit — mely próbák világiak s az egész emberiség sajátja — kell hasznunkra fordítanunk.”⁶ 1830-i aldunai útján pedig már léptenyomon a gőzhajó járt az eszében. „A Vaskapuig felfelé, úgy látszik, nincs nehézség nagyobb hajók, különösen gőzhajók számára” — idéztük már fentebb 1830. július 9-i naplójegyzetét.⁷ „Némely nap — írta fel, a Desdemona lassúságán bosszankodva, július 14-én — úgy hiszem, alig haladtunk 4—5 mérföldet lefelé 18—19 óra alatt . . . Egy 60 lóerejű gőzhajó . . . Orsovától Galacig, ha szél nincsen ellene, 5 nap alatt (de valószínűleg sokkal gyorsabban

³ Gr. Széchenyi I., *Néhány szó a Dunahajózás körül, Társalkodó*, 1834, 67. sz.; közli: Zichy A., *Gróf Széchenyi István hírlapi cikkei* (=SzC), I, Bp., 1893, 27. l.

⁴ Viszota Gy., *Gróf Széchenyi István naplói*, VI, Bp., 1939, *Történeti bevezetés*, LXV. 1.

⁵ SzC, I, 27—28. l.

⁶ SzH, 484. l.

⁷ SzN, IV, 77. l.; vö. 54—55. l.

is), ellenszéllel pedig 6 nap alatt érne el. Nekünk kétszer annyi idő kell. Nagyobb, megrakott hajók pedig egyáltalán nem mehetnek.” „A gőzhajókról pontosan tudni kellene, hogyan megy a lóerejük kiszámítása” stb. — fűzته hozzá.⁸ Bízvást elmondhatjuk: Széchenyi már 1830-ban is, főleg, „gőzhajóban gondolkozott” a dunai forgalom föllendítéséről.

Így tehát cseppet sem csodálni való, hogy érdeklődése hamarosan felélnkült a *Társulat* vállalkozása iránt is. 1831. április 4-én már naplójába jegyezte, hogy az I. Ferenc „sikerrel haladt Tétényre és vissza”, s hogy sohasem látott Pesten „több embert és nagyobb lelkesedést”.⁹ 1831. május 8-án maga is gőzhajóra szállt: Vácra utazott 3 1/2, vissza 1 3/4 óra alatt.¹⁰ Június 6-án gróf Károlyi Lajossal és Györggyel együtt gőzhajót bérelt, és száz személyt hívott meg visegrádi sétahajózásra, ami fölfelé 6, lefelé 3 óráig tartott¹¹. Mind tisztábbá, egyértelműbbé vált előtte a gőzhajózás összefüggése Duna-szabályozási tervével, — ami ekkoriban: a Világ megalkotása és a Stádium írásának elkezdése idején sem szűnt meg elméjét foglalkoztatni. Július 21-i naplóbejegyzése szerint önálló értekezést szándékozott írni a Duna-reguláció tervéről.¹²

Hogy ezt az értekezését gróf Reviczky Ádámnak fogja ajánlani, nem tekinthetjük formális udvariasságnak a magyar főkancellár irányában, akivel ezen a napon éppen együtt ebédelt Badenban. Logikusan következett ez abból az elgondolásából, amelyet a reguláció végrehajtásának politikai-szervezeti módjáról az Aldunán hajózva az előző évben kialakított s amelyben — láttuk — *nem magántársulatnak*, hanem az országgyűlésnek és a központi kormánynak kívánt kezdeményező szerepet juttatni.¹³ Hozzátehetjük: akkoriban a *gőzhajózást is* az állam égisze alatt gondolta bevezetni. „A *kormánynak* két gőzhajóval kellene rendelkeznie és két gőzerejű kotrógéppel” (Expurgatorien) — szötte javaslatát az aldunai úton.¹⁴

Hazatérte után azonban a dolgok nem egészen úgy ütöttek ki, ahogy várta. A kormány vezetői közül Kolowrat Ferenc Antal gróffal, a belügyek állami és konferenciális miniszterével, akiben előzőleg a „megfelelő embert”

⁸ SzN, IV, 82–83. l. — Láttuk: az I. Ferenc gőzös éppen 60 lóerejű volt.

⁹ SzN, IV, 187. l.

¹⁰ SzN, IV, 188. l.

¹¹ SzN, IV, 189. l.

¹² SzN, IV, 193. l. — Erre utalt a Világ előszavában is: „Úsztam sokáig, szenvedtem [ti. az aldunai úton]; de sokat tapasztaltam is, s annak idején . . . elő fogom adni: hatalmas Dunánk ahelyett, hogy most oly csekély hasznunkra van, s hazánk nagy részének legirgalmatlanabb ellensége, ítéletem szerint, mikép áraszthatna egylelkű- s egyszívűségünk által víz helyett bő áldást magyar honunkra”. „Új erőre gyúlt munkavágyam; s csak abban ingadozám, mit készítek előbb el sajtó alá, a Hittel folytatását-e vagy pedig dunai utazásom jelentését — mi illene jobban a jelenkorra? — midőn kétségimből kiragadott a Taglatat megjelenése”; ez készített „elkezdett munkáim félben hagyására, s a most előadandó értekezés közzétételére”: Gr. Széchenyi I., *Világ vagyis felvilágosító töredékek némi hiba s előüélet eligazítására* (= Sz V), Pesten, 1831, XII–XIII, XV. l. — Vö. még SzL, I, 189. l. (1830. dec. 22.)

¹³ Lásd fentebb az 1. 82. jegyzetet

¹⁴ SzN, IV, 55. l. (1830. jún. 25.)

vélte megtalálni — úgyhogy a Desdemona fedélzetén már elképzelte és fel is vázolta vele folytatandó tárgyalásának „forgatókönyvét” — az ügyben sokáig nem tudott érintkezést találni,¹⁵ Metternich Kelemen hercegnél — akinek házába régóta bejáratos volt,¹⁶ s aki egyébként éppen ez idő tájt hevesen összekülönbözött Kolowrattal¹⁷ — az Aldunáról hazatérve sietett újabb látogatást tenni: az államkancellár barátságosan is fogadta, de mindenről inkább volt hajlandó szót váltani vele, mint az aldunai útról, „a török ügyekről”.¹⁸ Az 1830. őszi országgyűlésen pedig — amelynek harmadik tárgyalási pontjához még megérkezett — egyéb vegyes benyomások mellett, — az is bosszantotta, hogy „ostobaságokat beszéltek a Duna-regulációról a kerületi ülésen” (ti. a gravemenek között foglalkoztak vele).¹⁹

Végül, de nem utolsósorban: a vállalkozás eltervezett pénzügyi alapjai is megínogni látszottak. Emlékszünk: Széchenyi 1830 nyarán *subsídiumra* gondolt — az országgyűlés által elhatározandó közös költségviselésre.²⁰ S mi-
ben látta a subsidium kivetésének jogcímét? Abban — idéztük —, hogy az Alduna-szabályozás révén „minden földbirtokos nyer, mert mindenkinek kárt okoz az árvíz”. Széchenyinek ez az érvelése azonban Beszédes szakvéleményén alapult, aki szerint — korábban utaltunk erre is — az Alsó-Duna regulációja jelentős vízszintsüllyedést idéz majd elő a folyam középső szakaszán is, tehát korlátozza az árvízveszélyt *az egész országban*. „Ezen szűk [ti. a Vaskapu] okozza a Magyarországon a legnagyobb áradásokat is . . . A tágítás megszünteti az árvizeket. . .” — hangsúlyozta a vízmérnök „vezérgondolatát” már az aldunai út előtt írt dolgozatában.²¹ Az utazást követően pedig bővebben is kifejtette a Tudományos Gyűjtemény lapjain, „mi nagyon visszatolják ezen vaskapuk a Duna és ebbe folyó vizek árjait Magyarországra, . . . ötven mérföldre közvetlen, . . . közvetve pedig. . . Pestig”; viszont a vaskapui akadályok elhárításával és „a dunai kanyargásoknak átmetszésével fölfelé hozván azon vízszín alászállításnak alsó sikerét, . . . az egész Duna árvize meg fog férti a folyásnak természetes partjai közt”; tehát „*nincsen egy vagyonos ember hazánkban, ki ezen munkának részint közvetlen, részint közvetve hasznát ne venné.*”²² Mindezeket pedig Beszédes az utazás folyamán elmondta Széchenyi-

¹⁵ SzN, IV, 65, 67. l. (1830. júl. 1.) — Vö. IV, 431. l. (1833. nov. 28.); SzL, I, 369—371. l. (1834. febr. 13.)

¹⁶ Metternich és Széchenyi viszonyára a korábbi és későbbi években: E. Andics, *Metternich und die Frage Ungarns*, Bp., 1973, 45—54, 81, 251—252. l., valamint: Széchenyi and Metternich, *Etudes Historiques Hongroises* 1975, Bp., 1975, I, 469—499. l.

¹⁷ SzN, IV, 166. l. (1830. dec. 9.); vö. IV, 51. l. (1830. jún. 22.)

¹⁸ SzN, IV, 147. l. (1830. okt. 25.)

¹⁹ SzN, IV, 163. l. (1830. dec. 1.)

²⁰ Lásd fentebb az I. 72. jegyzetet és SzN, IV, 67. l.; „A szabályozásnak a Vaskapunál sziklarepesztés, egyidejűleg saját területünkön átmetszések segítségével kell történnie. Az első subsidiumokból, a második azok révén, akik a dologban érdekeltek.” (1830. júl. 1.)

²¹ TGy, XIV, 5, 22. l.

²² TGy, XV, 1, 77—79. l. — Az értekezés „költ Konstantinápolyban aug. 30-án 1830-ban.”

nek is, aki persze ekkor még elfogadta a gyakorlott hidrotechnikus szakvéleményét. „A Duna szintje jóval mélyebbre kerülne. Beszédes szerint 36 öl a Vaskapunál 1 ölt jelent Bécsben” — jegyezte fel a subsidium indokolásaként aldunai naplójában. „S így Magyarország vizeinek zöme szabályozva volna. Javulna a levegő, több lenne a szántóföld és rét, megszűnnének a váltólázak” — tette hozzá 1830. július 1-i naplójegyzetében.²³ Ugyanez a mérnöki vélemény, ugyanez az okfejtés lebegett Széchenyi szeme előtt 1830 decemberében és 1831 első hónapjaiban is, amikor Dessewffy József Taglatára válaszolva, a Világot fogalmazta, s itt is vissza-visszatért a Duna-reguláció teendőire.²⁴ „... azon szinte bizonyos adat — írta a Világban —, hogy Pest s Buda közt a Duna 6—10 lábnyira lejjebb szállna, ha mindazon akadály el lenne hártva, melyek folytában s kivált Moldova s Gladova közt vannak, s melyek Magyarországnak úgy szólván egyedül természetes csatornáját oly magasra duzzasztják, — elég annak megmutatására: hogy ... a Duna rendbehozása ... szinte mindenkinek ... az által hajtana hasznot, hogy ... a földbirtokosok mentek lennének az áradás átkaitul...”; elég tehát annak indoklására is: „törvényes úton, azaz országgyűlési szabad elhatározás által a Duna tökéletes regulációjára ... bírni a közönséget.”²⁵

Am időközben a Tudományos Gyűjtemény 1831. évfolyamában napvilágot látott Vásárhelyi Pál kritikája, amely cáfolta Beszédes hiedelmét. A Dunamappáció vezető mérnökének szakszerű fejtegetései éppen arra intettek: „korántsem lehet. . . Beszédes úr vezérgondolatjának végrehajtásától egyedül azon óriási nagy következtetést várni, melyet ígér, hogy ti. a tágítás megszünteti Magyarországon az árvizeket; a főbb akadályoknak elhárításával legfeljebb is a hajózásnak könnyebbítése eszközölthető, a víz alább szállításáról pedig alig lehet szó. . .”, s így nem lehet „a Vaskapunak javítását . . . oly közönséges orvosszernek vélni, mely által a magyarországi Dunának minden bajai orvosoltathatók.”²⁶ S Vásárhelyinek alighanem igaza van Beszédes szemben — tűnődött el Széchenyi 1831 őszén —, hiszen az ezévi nyári áradás, amikor „a vizek Cenken kiléptek medrükből”, azt mutatta, hogy az ott korábban végzett ármentesítés, „Beszédes munkálata tele van hibával.”²⁷ Ezért van az, hogy a Stádiumban — amelynek írásához 1831 szeptemberében látott hozzá, — a továbbra is nagy erővel javasolt Duna-rendezés közhasznúságának

²³ SzN, IV, 66. l.

²⁴ „A hon vizei korlátlan dühökben mindig öntsék az ország legtermékenyebb vidékeit? Severin bérci s Duna kőszirtei mindig gátolják a világ egyéb lakosaival közösülésünket?” „... a hatalmas Duna — honunk áldása, ha folyamatját mi jeleltük ki, s viszont átka, ha korlátlan dühében maga tör utat magának...” „... bizonyos . . . , hogy Dunánkat rendbe hozni tehetségünket fel nem múlja, minél fogva nemcsak a Duna, hanem minden a Dunába folyó vizek árja is dühének nagyobb részét elvesztné, s ez által [nemcsak] sok kár lenne távoztatva — hanem egyszersmind egész tartományokat is megszabadítva az örök posványoktól”: SzV, 83—84, 225, 283, 302, 1.; stb.

²⁵ SzV, 301, 371—372. l.

²⁶ TGY, XV, 3, 102—103. l.

²⁷ SzN, IV, 197. l. (1831. aug. 9.) — Vö. IV, 311—312. l. (1832. okt. 9.)

indokolásából immár elhagyta az aldunai útitársától származó számszerű vízszint-bebecsléseket, és az ekként fogalmazott érveléshez is jönnek hozzá: a teendő rendkívül sürgős, fontos és megoldható, még „ha mindez hydraulice szórul-szóra nem úgy áll is, mint mondom”.²⁸ A továbbiakban pedig oda jutott: ezt az érvelést („az Alduna-reguláció *mindenkinek* hasznot hajt”) el kell ejteni, s vele együtt a következtetést is: a szabályozáshoz „*mindenkitül*” viendő teher viselését.²⁹ Az érvelést el kell itt ejteni, illetőleg félre kell tenni: megfelelő módosítással olyan vállalkozásra kell alkalmazni, ahol a közteherviselés indokoltsága meghatározott körben vitathatatlanul bizonyítható: a Buda és Pest között építendő állandó *híd* eszméjére, — amely még régebben élt benne,³⁰ s amelynek megvalósítására éppen 1831 végétől kezdve teszi, a Budapesti Híd-Egyesület létrehozásával, az első gyakorlati lépéseket.³¹ — Fontos módszerbeli sajátosságára bukkanunk itt Széchenyi reformeri tevékenységének: arra, amit az elvi célok közvetlen gyakorlati követelményekből való dedukálásának nevezhetnénk. Maga így szólt erről a módszeréről, válaszolva Dessewffynek, aki a Taglatatban már állást foglalt amellet, hogy „a nemesség is részt vehet törvény által a belső igazgatási költségek vitelében, valamint az utak, hidak, csatornák ez vagy amaz módon eszközöndő készítésében és fenntartásában”:³² „Lásd, ily javításokat úgy szeretek, mint Te, azonban *következőeknek* hiszem, s azért nem egyenesen velök kezdem javaslatimat; hanem inkább azon *okokat* törekedem felállítani, melyekből azoknak multhatatlanul folyni kell.”³³

E *módszerbeli* sorrend mellett ki akart tartani a *teendők* amaz ésszerűnek ítélt sorrendje mellett is, amelynek fontosságát már a Hitelben nyomatékkel emlegette: „kizárólag csak azon tárgyat bírhatjuk igazi sikerre, melyet természetes vagy matematikai renddel — ami nálam egy — kezdünk s folytatunk.”³⁴ Ezt a sorrendet pedig az adott teendők körében tavaly az Aldunán — korábbi nézetét módosítva — így ismerte fel: „A) A Dunát szabályozni kell — és B) azután a híd; de nem fordítva.”³⁵ Idén, a Világban pedig megismétli és bővebben kifejti: „. . . volt idő, midőn a teendők sorában egy Pest s Buda közti állóhidat szinte legelsőnek tekintém. . . Már . . . én most is, mint éltem tava-

²⁸ Gr. Széchenyi I., *Stadium* (SzS), Lipcsében, 1833, 245—246. l.

²⁹ SzS, 255. l.

³⁰ L.pl. SzN, III, 104, 251, 257, 287, 320, 376—377, 759—764. l.; SzH, 277, 294, 364, 484. l.

³¹ SzN, IV, 241, 243—244. l. — Vö. „. . . sarok szobámban bizonyos hengeren sárga faladában — oly levél van, melyre 1832-nek kora tavaszában ezt irattam alá sokakkal: »E mai nap pendített meg a budapesti álló hídnak tárgyat»: SzL, II, 156. l. (1836. nov. 4.)

³² Gr. Dessewffy J., *A „Hitel” című munka taglatja* (=DT), Kassán, 1831. Iványi—Grünwald B. id. kiadásában, 511. l.

³³ SzV, 120. l.

³⁴ SzH, 392. l. — Vö. „S e rendsor az, mely ha helyes, bizonyos sikert, ha helytelen, bizonyos elbomlást következtet. . . . A lehető legjobb s józanabb rendsor elhatározása s felállítása tehát a dolog veleje”: SzV, 357—360. l.

³⁵ SzN, IV, 67. l.

szán . . . tökéletesen meg vagyok győződve, hogy azon tehetség, mely egy Buda s Pest közötti állóhíd építésére fordíttatnék, a lehető legjózanabb tárgyra lenne fordítva. . . . Csak abban tőn az idő, tapasztalás s hidegebb vér némi módosítást, hogy most egy Pest s Buda közti állóhidat nem látom a teendőik sorában elsőnek, mint valaha”, hanem a Duna-regulációt, — mert „. . . nem állhat fenn az első emelet földszinti építmény nélkül.”³⁶

Ami végül a dolog *pénzügyi* alátámasztását illeti, — ha már a subsidium gondolatáról le kell mondania — szeretne megmaradni az Aldunán megfogalmazott financiaális elvei közül legalább amellet, hogy „a felemelt só-árat még csak említeni sem szabad, mert az rosszabb, mint a Venus Vulgivaga. . . . Mindenki bírni akarja.”³⁷ A rendek ugyanis mindig a sójövédékekkel hozakodnak elő, ha valamilyen közszükséglet fedezéséről van szó.³⁸ A dolgok logikája tehát szükségképpen odaviszi, hogy mégiscsak *magántársaság*, részvénytársaság felé forduljon: a Dunagőzhajózási Társulattal kapcsolja össze tervét; a Társulat anyagi erőforrásait próbálja felhasználni a Duna-szabályozás érdekében is.

Fel kell itt még tennünk a kérdést: miben leli magyarázatát Széchenyi kezdeti idegenkedése (nem a gőzhajózással, hanem) a Dunagőzhajózási *Társulattal* szemben? Az egyik okra már utaltunk: eleinte a gőzhajózást is az *állam* égisze alatt gondolta bevezetni. De ezzel a magyarázattal nem érhetjük be, ha arra a tényre gondolunk, milyen lelkes propagátora volt a Hitel és a Világ szerzője az egyesületi, társulati eszmének, részvénytársasági formának, — ezzel, mint vélte, a nemzeti erők „concentratiojának”, „középesülésének”: vörös fonalként vonul végig ez gondolat említett művein.³⁹ S e szervezeti formák jelentőségét — ha szabad ezt a későbbi műszót használunk — éppen az infrastruktúra, a közlekedés modernizálása szempontjából ismerte fel leginkább. „. . . a csinált út, kőtöltés, vízcatorna, vasút . . . — írta a Hitelben — csak úgy juthatnak néminemű tökéletességre . . . , ha az egész ország viszi csinálások s fenntartások terhét, mint Franciaországban; vagy ha nyereséget hoznak, ti. ha azon tőke, mely csinálásokra fordíttatott, jól kamatol, mint Britanniában, Észak-Amerikában.”⁴⁰ „Britanniában utazván . . . — beszélte el pompás írói vénával a Világban — meg nem szűném . . . mindegyre tudakozni: »Ugyan ki építé ezen hidat, mely oly könnyen lebeg s mégis oly erős; ki azon roppant gátot, mely a tenger dűheinek oly uriasan parancsol; . . . ki

³⁶ SzV, 370—373. l.

³⁷ SzN, IV, 67. l.

³⁸ „Milyen gyakran hallok azt, hogy „elevatum salis pretium”, mintha mindenkinek joga volna rendelkezni vele”: SzN, IV, 60. l. — Vö. „. . . sok csak az auctum salis pretium szoros határi közt szokott s mer mozogni”: Gr. Andrassy Gy. és Gr. Széchenyi I.-nak a *Budapesti Hid-Egyesülethez irányzott jelentése, midőn külföldről visszatérének* (=ASzH), Pozsonyban, 1833, 69. l.

³⁹ SzH, 292—293, 338, 410, 412. l.; SzV, 344, 355—358, 374—377, 514. l.; stb.

⁴⁰ SzH, 375. l.

okozta azon számos vízcatornát, melyek majd hegyek alatt, majd völgyek felett úgyszólván függve hordozzák a vitorlás hajót . . . ? Ugyan kik voltak azon dicső uralkodók, azon tiszteletre méltó előkelők, kik mindezen remekeket nagylelkűleg honok s az emberiség hasznára s díszére alkoták? Hidegebb vérű s rendesb nyomozások után. . . lassanként rájöttem: hogy szinte mindaz, amin legjobban bámulék, nemcsak a *kormány* által nem állíttaték fel, hanem a kormány még legkisebb segedelmi részt sem vőn benne, s *egyese*k szinte soha egy nagy egészet nem létesítettek, hanem hogy azon tárgyak vagy remekék . . . általánosan *egyesületek* munkái"; . . . mindaz tehát nem más, „mint jó rendeletű munka következése, melynek *rugója nem volt egyéb, mint jobb lét s haszon utáni vágy.*”⁴¹

Nos, Széchenyi, aki Anglia gyakorlatában ily élesen látta meg a tőkés fejlődés rugóját és vállalkozási formáit, természetesen Magyarországon is hasonló célokot-formákat propagált. Így a gőzhajózás terén sem lehetett elvi ellenzője a társulati vállalkozásnak. Másról volt szó. Ha fentebb rámutattunk: Széchenyi kezdeti fenntartásai nem a gőzhajózásnak szóltak, hanem a Duna-gőzhajózási Társulatnak, — akkor ezt most azzal toldhatjuk meg: aggályai nem a gőzhajózás magántársulati formájával szemben általában merültek fel, hanem annak adott formájával: a külföldi, az *osztrák tőkés érdekeltségű* gőzhajózási társasággal szemben. Kezdeti fenntartásainak hátterére — nézetünk szerint — éppen a Hitel „Concentratio” címszavának idevágó passzusa derít fényt: „. . . nem hihető, hogy egy *külföldi* magyar intézetekre tetemes áldozatokat tegyen a nélkül, hogy valamely rejtett s mellékes célja ne legyen. . . Ha ellenben számos hazafi, kik között *sok jó birtokos*, áll össze, s a nap legvilágosb sugárit keresve keresvén egyesül valamely intézet felállítására, . . . elég jutalmat talál a közjó előmozdításában; akkor azokat a *bölcs kormány*, mint a tapasztalás mutatja is, összeállani s cselekedni minden akadály nélkül engedendi.”⁴² Ebből a passzusból — úgy véljük — kiviláglik: miképp gondolta Széchenyi a kapitalizmus „*klasszikus*” angliai modelljét a *sajátos* magyarországi viszonyokra alkalmazni. Mindenesetre jól jelzi ez a passzus is a tőkés átalakulás magyarországi útjáról formálódó reform-konceptiójának *két fő tényezőjét* — a „sok jó birtokos”: a *nagybirok* vezető szerepét és a „bölcs kormány”: a *Habsburg-államhatalom* támogatását. E két fő elem mellett azonban — „abban tőn az idő, tapasztalás s hidegebb vér némi módosítást”⁴³ — hamarosan rájött

⁴¹ SzV, 319–320. l.

⁴² SzH, 411–412. l. — „Minket független magyar birtokosokat illet tehát honunk eldarabolt ereinek egyeztetése”: SzV, 352. l.

⁴³ Vö. SzV, 371. l. — Valószínű, hogy az osztrák nagytőkétől való idegenkedésében közrejátszott a bécsi Arnstein és Eskeles bankház elutasító válasza Széchenyi 1828 novemberi kölcsönkérelmére, aminek tapasztalatai — mint a szakirodalom kimutatta — fontos indítékul szolgáltak a Hitel hitelügyi részének megírásához. A kért kölcsönt utóbb megkapta: Viszota, i. m. 1916, 344–348. l.; Iványi-Grünwald, *Bevezetés*, 209. l. — Haszonelv és patriotizmus összekapcsolására a Hitelben: Gergely A., *Széchenyi eszmerendszerének kialakulása*, Bp., 1972, 107. l.

arra: a tőkés átalakuláshoz szükség van egy *harmadik* tényezőre is: a sui generis *nagytőkére*. Az *osztrák* nagytőkére — ennek konzekvenciáit vonja le a Dunagőzhajózási Társaságot illetően 1831 végén; s mellette a *magyar* nagytőkére is — ennek következtetésképp veszi fel a kapcsolatot a híd ügyében a pesti Ullmann Móriccral 1832 elején.⁴⁴

3.

Ilyen előzmények és megfontolások vezették tehát Széchenyit, amikor 1831 vége felé⁴⁵ érintkezésbe lépett a gőzhajó-szabadalom egyik birtokosával, az I. Ferenc gőzöst ez időben bérbe vevő⁴⁶ Andrews-zal; majd 1832. január 5-én levelet intézett a Dunagőzhajózási Társulat egyik igazgatójához, Benvenutihoz, amelyben a gőzhajózás és az aldunai reguláció gondolatát egybe kötve, merőben új perspektívákat tárt a Társaság felé.

„... a dunai hajózást nem kellene többé egyetlen gőzhajóra korlátozni, most már bizonyosan *több hajó* is kifizetődnek;⁴⁷ ennek feltételezése mellett szükséges lenne 32—50 vagy éppen 99 évre szóló szabadalmat kieszközölni, valamint a *Belgrád és Orsova közötti sziklákat szétrepesztetni*, hogy a hajózás Viddinig-Szilisztráig, sőt egészen Odesszáig és *Konstantinápolyig* megnyíljen és megvalósulhasson.” Majd hivatkozva 1830. évi dunai utazásának „diplomáciai és mechanikai tapasztalataira, és mellékelve Beszédes szakvéleményét és költség-előirányzatát a *sziklarepesszések*re vonatkozólag — ne feledjük: Vásárhelyi kritikája csak a Vaskapu-szabályozás országos ármentesítési kihatásait vonta kétségbe, s nem magának az aldunai robbantásnak a célszerűségét a hajózás megkönnyítése érdekében —, azt javasolta, hogy a mérnök-útitársa által vajmi naiv módon 50 ezer forintra becsült robbantási költségeket a *Dunagőzhajózási Társulat vállalja magára*: mégpedig úgy, hogy a 200 darab 500 forintos részvényt emeljék meg egyenként 250 forinttal. A jelenlegi részvényeseknek kellene ebben elől járniok — folytatta —, de új részvényesekre is lehetne számítani, köztük Milos szerb fejedelemre, aki nagy érdeklődést tanúsít a vállalkozás iránt. Végül javaslatát így összegezte Benvenutinak: „Hozzákezdeni — ez a fődolog, s mivel *egy gőzhajó már üzembe állt*, és a *Duna-szabályozás szoros összefüggésben van a fokozatosan kiterjesztendő hajózással*, a vállalkozásnak *egyazon forrásból* kellene táplálkoznia; tehát Önnek rá kellene bírni a gőzhajó-részvényeseket, nevezetesen Eskeles, Geymüller, Sina, Puthon urakat, álljanak e hazafias, egyben hasznothajtó vállalat élére.” „Magam —

⁴⁴ SzN, IV, 238, 241. l. (1832. jan. 22., febr. 7.)

⁴⁵ Tehát — SzL, I, 212. l. tanúsága szerint — már jóval 1832. február 23-a előtt, amikor „Andrews a második gőzhajó ügyében” járt nála: SzN, IV, 246. l.

⁴⁶ A bérösszeg ekkor évi 9—12 000 forintra rúgott: SzC; I, 29. l., DGGT, 5. l.; SzN, IV, 710. l.

⁴⁷ Vö. fentebb a 14. jegyzettel

fejezte be —, bár egyéb ügyeim nem kis mértékben vesznek igénybe, készségemet nyilvánítom minden szolgálatra, amelyet a Társaság reám ruházni óhajt, . . . mert tisztán látom, mily felbecsülhetetlen haszon háramlanék időhaladtával az osztrák államra, ha legfőbb csatornája rendezett állapotba kerülne.”⁴⁸

Széchenyi levelére a Társulat igazgatósága a hajók számának növelését illetően igenlőleg válaszolt; de ehhez is újabb részvénykibocsátást tartott szükségesnek, és azt a feltételt szabta, hogy Magyarországon is több részvényt vegyenek át. A Drenkova és Orsova közötti sziklarobbantások jelentőségét szintén elismerte a vállalat szempontjából is, de — nyilván Széchenyi családára — hozzáfűzte: „Itt közvetlenül az *államnak* kell közbelépnie; a magánosok e téren túlságosan sok akadállyal állnak szemben, amelyek az államra nézve nem is akadályok. Sokkal nagyobb összegek is kellenek ehhez a feladathoz — jegyezte meg az adott esetben nagyon is találóan a Társulat igazgatósága —, mint amennyit a mérnökök a sziklarepesztések céljára szükségletként előíranyoznak.” Végül azt tanácsolta a terv kezdeményezőjének, iparkodjék ahhoz az államhatalom, nevezetesen József főherceg nádor támogatását megnyerni.⁴⁹

Az igazgatóság ez állásfoglalásának birtokában alakította ki most már Széchenyi Alduna-reguláció és dunai gőzhajózás megvalósításának végső gyakorlati formáját. Belátta: a két vállalkozás elvileg kívánatosnak tetsző szervezeti egybevonása gyakorlatilag nem oldható meg sem állami, sem magántársasági keretben. Állami keretben azért nem, mert a gőzhajózás már megindult társulati formában, s az államnak amúgysem lenne pénze rá, — nagy kérdés, hogy a subsidium-elképzelés kényszerű elejtése után lesz-e egyáltalán állami pénz magára a szabályozásra (— hacsak nem, mégis, amaz útszéli Vénusz: a fölemelt sóár jóvoltából). Magántársulati keretben azért nem, mert a Dunagőzhajózási Társaság tőkései, íme, nem vállalják a szabályozással járó nagy tőkebefektetést és egyéb kockázatot. A két ügynek tehát *szervezetileg külön kell futnia*: a hajózásnak társulati, a szabályozásnak állami vonalon. Ugyanakkor a két vállalkozást — fentebb jellemzett tőkés reformkoncepciójának megfelelően — minél több gyakorlati szállal *össze kell kapcsolni*, — egyrészt úgy, hogy az államhatalom képviselői gőzhajórészvényeket maguk is jegyezzenek, és a Társulatnak mindenféle állami kedvezményeket nyújtsanak; másfelől pedig úgy, hogy a Társulat igazítsa üzleti politikáját az állam külpolitikai (és külkereskedelmi) érdekeihez. Végül, de nem utolsósorban biztosítani kell, hogy *állam és nagytőke* ez együttműködésében illő részt kapjon gazdasági reformrendszerének tulajdonképpen vezető eleme: a „*sok jó birtokos*”; tehát oda kell hatni, hogy a magyar főrangúak is minél jelentősebb súllyal

⁴⁸ SzL, I, 212—213. l.

⁴⁹ Idézi DGTT, 8. l.

álljanak be a Társulat részvényesei közé. Ezt az összefüggést persze csak akkor lehet megteremteni, ha van valaki, aki átlátja *mindkét* ügykomplexust — sőt, ami ekkoriban már egy *harmadikkal*: az állóhíd ügyével is kezdett kibővülni —; ha van valaki, aki összefüggéseikben látja át ezeket a vállalkozásokat minden águkkal-bokukkal. S ki lehet ez a személy? Naplójában ugyan ezúttal *expressis verbis* nincs leírva a felelet, de jegyzeteiből és leveleiből ez most is egészen egyértelmű: „Én!”⁵⁰

A Dunagőzhajózási Társulat igazgatóságának imént idézett fontos válaszlevele azzal a tanáccsal, felhívással zárult: iparkodjék a terv kezdeményezője az államhatalom, nevezetesen József főherceg támogatását megnyerni.⁵¹ Széchenyi — akit a nádor korábban is rendszeresen fogadott⁵² — ez idő tájt, 1832 február-áprilisában különösen gyakran fordult meg a budai palotában. Audienciáiról szóló rövid naplóbejegyzései ugyan már főképp „menetrendjének” B) pontjára: a Buda és Pest között létesítendő állandó híd eszméjére vonatkoznak;⁵³ de a „wegen der Brücke etc.” tartalmú beszélgetéseiken nyilván az A) pontról: Duna-szabályozásról és gőzhajózásról is szó esett. Következtethető ez abból, hogy májusban, amikor — bár a Stádiummal kapcsolatos cenzori kötözködés sok idejét, erejét emésztette el⁵⁴ — mégis szorgalmasan gyűjtötte a DGT-részvényaláírásokat: „sok jó birtokos” (köztük Gróf Zichy-Seilern Crescentia) mellett, József és Ferdinánd főherceggel is sikerült négy-négy darabot jegyeztetnie.⁵⁵ De kiderül ez főképp abból, hogy még ugyanebben a hónapban a nádor megbízásából hozzávetőleges költségvetési előirányzatot készített és terjesztett elő egy folyamkotrógép (dredging engine) angliai megrendelésére, hazaszállítására és üzemeltetésére. Ezzel egyik „aldunai” gondolata került *állami vonalon* a megvalósulás küszöbére; emlékszünk: már 1830 nyarán feljegyezte: gőzerejű kotrógépre is szükség lenne.⁵⁶ Mostani előterjesztéséhez hozzáfűzte, hogy a nyár folyamán esedékes angliai útján az adatokat pontosítani fogja, s valószínűnek tartotta, hogy a költségeket csökkenteni lehet, „kivált akkor, ha a szóbanforgó kotrógép azzal

⁵⁰ Visszamenőleg is nagyon sokatmondóak e tekintetben Széchenyinek azok a részletes jelentései, amelyeket 1833 nyarán — immár aldunai biztosként — intézett József nádorhoz. E jelentések visszatérő motívuma „a magas kormány és a gőzhajó-társulat összeműködése a dunai akadályok eltávolítása, illetőleg a hajózási vállalkozás kiterjesztése érdekében”, „ennek az összefüggésnek s az ügyek és munkák praktikus és logikus sorrendjének biztosítása”, amiben legfőbb személyes feladatát látja: SzL, I, 253, 275, 307. l.; stb.

⁵¹ DGTT, 8. l.

⁵² József nádor és Széchenyi viszonyára az előző években, hónapokban l. pl. SzN, IV, 14—19, 148—149, 155—156, 195, 230—232. l.

⁵³ SzN, IV, 243. l.; 245, 251, 253, 258. l.

⁵⁴ SzN, IV, 259, 263—265. l.; SzL, I, 218—219. l.

⁵⁵ SzN, IV, 267—270. l.; SzL, I, 230. l. — Júniusban Obrenovics Milos titkárának is írt — 1830. évi útjáról hazatérőben ismerkedett meg vejj —; vegye rá a fejedelmet részvényjegyzésre: SzN, IV, 273. l.; SzL, I, 277. l. — A részvényjegyző főrangúak névsorára: SzN, IV, 712—713. l., DGTT, 4—5. l.

⁵⁶ Lásd fentebb a 14. jegyzetet

a két [új] gőzhajóval együtt készül, amelyre cs. Fenséged négy részvényt kegyeskedett aláírni.”⁵⁷ Mert a *Társulat vonalán* viszont az 1832. évi közgyűlés Széchenyinek azt a javaslatát fogadta el, hogy a hajók számát szaporítsák, nevezetesen két új gőzöst építsenek: az egyiket 30 (vagy 38) lóerővel a pozsony—győr—pesti, a másikat 50 lóerővel a pest—zimony—moldovai forgalom számára. A költségek fedezésére elhatározta, hogy a kezdeti részvénytőkét felemelve, újabb 320 darab 500 forintos részvényt bocsát ki; ebből pedig Széchenyi vállalta magára 100 darab elhelyezését, s buzgólkodott, mint láttuk nem is sikertelenül, az aláírás-gyűjtésben. Végül, az 1832. évi társulati közgyűlés — habár anyagilag nem kívánta lekötni magát Alduna-szabályozásban, vas-
kapui sziklarobbantásban — elvileg magáévá tette Széchenyi állampolitikai-külkereskedelmi érdekű célkitűzését: „Szabad hajózást Béctől egészen a tengerig”.⁵⁸ Az összeműködés kecsgető módon kezdett tehát kibontakozni, gyakorlati formát ölteni.

De fontos láncszemek hiányoztak vagy akadoztak még a gépezetben. Hiányzott még először is Metternich támogatása. „Erről a tárgyról [ti. a Duna-gőzhajózási Társulat részvénytőke-emeléséről] Metternich herceggel nem beszéltem részletesen — írta Széchenyi Benvenutinak 1832. június 27-én, visszatérve Bécsből, ahol főképp angliai útlevelét próbálta megsürgetni —, mert megtudta, hogy az I. Ferencre jegyzett részvényei [tehát az első kibocsátás] után nem kapott még osztlékot. Hogyan függ ez össze [tartózkodó magatartásával], nem tudom” — fűzte hozzá ironikusan.⁵⁹ Másrészt: a Társulat főrészvényesei, a bécsi bankárok is gondolkodtak, bizalmatlankodtak még; a kettős hajórendelést kockázatosnak, a második részvénykibocsátást ingatagnak tartották. „Kissé csalódtam, amikor a napokban Bécsben jártam — panaszolta Széchenyi ugyanebben a levelében —, mert távolról sem tapasztaltam a gőzhajózás iránt azt a meleg érdeklődést, amelyet vártam és reméltem. Eskeles és Geymüller báróval nem beszéltem; Sina, úgy látszik, más, fontosabb dolgokra gondol;⁶⁰ egyedül Puthon báró és Ön [ti. Benvenuti] tudják az ügyet friss életre pezsdíteni.” Különösen az a hír bosszantotta, hogy a közgyűlés által elfogadott két hajó helyett csak egyet akarnak építtetni. „. . . én viszont az ügy sikere érdekében kereken kijelentettem: Bécsben biztosan el lehet helyezni 220 részvényt, ha Magyarországon 100 talál aláíróra. Akiket én szólítottam fel jegyzésre, azok a két hajó építését egymással összefüggőnek tekintik . . ., mert az aláírók egy része a kisebb, másik része kizárólag a nagyobb gőzhajó iránt érdeklődik, aszerint, hogy egyesek a Győrtől, Pozsonytól vagy éppen Béctől Pestig terjedő forgalomban, mások viszont a Győr és

⁵⁷ SzL, I, 221—224. l.

⁵⁸ DGT, 6. l.; SzC, I, 31. l.; SzN, IV, 710. l.

⁵⁹ SzL, I, 230. l.

⁶⁰ Vö. „Az angliai útlevéllel sok a nehézség, mintha kegyet kérnék. Sina stb. elhidegültek a gőzhajózás iránt”: SzN, IV, 272. l. (1832. jún. 20.)

Zimony közötti rendszeres összeköttetésben vannak érdekelve... Meg aztán egy hajó építésére szinte a magyarországi aláírásainkból is futja.”⁶¹ A fejlemények ismeretében biztosra vehetjük, hogy Széchenyi határozott fellépését a két hajó ügyében további tényező is motiválta: 1832 tavaszi hónapjaiban több hajóutat tett a Dunán,⁶² és tisztán látta, hogy csak akkor, ha az I. Ferenc mellett két új gőzös épül, szabadulhat fel immár *három közül az egyik* arra, ami — a Pest feletti és Pest alatti járatok mellett — fő célként lebegett szeme előtt: az *aldunai* forgalomra, a „*török Duna* birtokba vételére.”⁶³

Aligha kétséges: az Aldunáról esett szó akkor is, amikor néhány nappal később, június 30-án, immár Pesten, az a mérnök kereste fel őt, hogy „tiszteletét tegye”; akit eddig személyesen nem, csak éppen Beszédes Duna-szabályozási cikkének bírálatából ismert: Vásárhelyi Pál.⁶⁴ Látogatója — aki már 1826 óta a Duna-térképezésnél dolgozott, sőt 1829-ben aldunai hajózási mérnöki státuszban, a mappáció vezetésére kapott megbízást az országos építésügyi igazgatóságtól — úgy látszik, hamarosan megnyerte bizalmát. Hiszen, amint egy későbbi levélből tudjuk, Széchenyi már 1832 folyamán (a közelebbi időpontot nem sikerült felderítenünk) megbízást eszközölt ki József nádornál Vásárhelyi számára „az egész [aldunai] tárgy rendszeres vizsgálatára.”⁶⁵ A kiváló mérnök pedig a következő hónapokban már bizonyos előkészítő munkákat el is végzett, — kiváltva ezzel a Haditanács alá rendelt katonai építésügyi hatóságok ellenszenvét és irigykedését.⁶⁶ Valószínű egyébként, hogy Vásárhelyi már ez az előkészítő vizsgálat során megtalálta Beszédes tervezetének további gyenge pontjait is, amelyeket azután két évvel később, 1834 decemberi nevezetes Hauptbericht-jében foglalt írásba. Itt — rámutatva, hogy a szaktársa által számított vízszintsüllyedéshez szükséges sziklarobbantások nem 50 ezer, hanem legalábbis 20 millió forintba kerülnének — maga csak egyéb munkálatok *mellett* és *nem* vízszintleszállítás, hanem a hajózás könnyítése céljából javasolt robbantásokat, s az egész aldunai művelet költségeit 1 370 000 forintban irányozta elő.⁶⁷

⁶¹ SzL I, 228–229. l.

⁶² 1832. április 28-án Visegrádra és Szentendrére, június 4-én Esztergomba hajózott; május 15-én ugyancsak a Dunára szállt; június 24-én pedig, Bécsből visszatérve, Győrtől Pestig 9 óra alatt hajón tette meg az utat: SzN, IV, 260, 265, 270, 272. l.

⁶³ Valóban, az ekkor szorgalmazott két új hajó közül az egyik — a nagyobbik — lett az, amely nem egészen két év múlva megindította az aldunai forgalmat. Széchenyi először 1833. szeptember közepén foglalta a nádorhoz intézett jelentésébe azt a javaslatát, hogy a Duna-gőzhajózási Társulat már a következő év tavaszán úsztassa át egyik hajóját a Vaskapun; a Társulat 1834 februárjában kapott ilyen értelmű felszólítást a kormánytól; a vállalkozás végrehajtására, „a török Duna birtokba vételére” 1834 áprilisában került sor: SzL, I, 308, 387. l.; SzN, IV, 454. l.; DGT, 14. l.

⁶⁴ SzN, IV, 274. l.

⁶⁵ A megbízási iratot közli Gonda B., *Vásárhelyi Pál élete és művei* (=GV), Bp., 1896, 54–55. l.

⁶⁶ SzL, I, 255–256. l.

⁶⁷ GV, 102–103, 141–142. l. — Itt megjegyzendő, hogy egyik dolgozatában Beszédes is csupán a „plán-készítésre kívántató költségeket” 20 ezer forintra tette: TGY, XV, 1, 79. l.

De térjünk vissza 1832 nyarára. Jóllehet július végén Széchenyi a nádor közbenjárására és Metternich engedélyével — mintegy a Stádium nyomdai letiltásának⁶⁸ kárpótlásképpen — megkapta az Angliába szóló útlevelet,⁶⁹ barátjával, a Híd-Egyesületben ekkor még vele vállvetve ténykedő Andrássy György gróffal együtt;⁷⁰ augusztus közepén pedig, közvetlenül elutazása előtt, Bécsben Sinával is, úgy vélte, „mindent rendbe hozott”,⁷¹ — a Társulat ügyei angliai tartózkodásának őszi hónapjaiban (1832. szept. 5.—nov. 11.) is sok gondot okoztak számára. Október közepén Boulton és Watt sohoi gépgyárában (Birmingham mellett) — ahol annak idején az I. Ferenc „mozgonyait” is gyártották⁷² — elégtétellel értesült ugyan róla, hogy „a *kis* hajót is megrendelték, és az teljes munka alatt van”⁷³ (Pannónia néven bocsátották utóbb vízre)⁷⁴; de kiszáratva Puthontól „siralmas levelet” kapott, „hogy Sina stb. határozatlanok a gőzhajók dolgában, ő maga az igazgatói tisztet ott akarja hagyni; Andrews távozni készül; stb.”⁷⁵ Miközben rendkívüli buzgalommal tevékenykedett: londoni és vidéki gyárat látogatott, megismerkedett Williams Tierney Clark-kal és más neves hídmérnökökkel; gyűjtötte a tapasztalatokat, adatokat, tanácsokat, ajánlatokat, angliai utazásuk fő tárgyán: a Buda és Pest közötti állandó híd létesítésének kérdésén⁷⁶ kívül, útépitésre, vasútra, gőzmalomra, gőzhajóra, folyamkotrógépre,⁷⁷ — egyidejűleg az otthoni híreken töprenkedett, és azon, hogyan nyerhetné meg Metternichet is, meg a nádort és Reviczkyt: „wie werde ich die combinieren?”⁷⁸ Mindenesetre hazatérése után rögtön aktivitásba lendült mindezek irányában. November 26-án érkezett vissza Bécsbe: 27-én már Metternichnél ebédelt; 28-án Sinával, 29-én Reviczkyvel tárgyalt, és a nádornál járt kihallgatáson.⁷⁹

1832 legvégén és 1833 legelején — Andrássy Györggyel közösen kiadott — nevezetes Hídjelentésének készítése foglalta le erejét.⁸⁰ Ekkor, éppen az Angliában tapasztaltak alapján, immár némileg változott nézőpontból tekint-

⁶⁸ SzN, IV, 272–274. l.

⁶⁹ SzN, IV, 277, 281–282, 287. l.; SzL, I, 231. l.

⁷⁰ SzN, IV, 269, 271, 286. l.

⁷¹ SzN, IV, 287–288. l.

⁷² SzC, I, 28–29. l.

⁷³ SzN, IV, 326. l.

⁷⁴ SzC, I, 31. l.

⁷⁵ SzN, IV, 346–347, 350. l. (1832. nov. 2–3.)

⁷⁶ Andrássy és Széchenyi fő úticélként azt tűzték maguk elé: „nem tudánk-e mindazon nehézségeket kinyomozni s meggyőzni, melyek eddig fővárosink szorosb egybekapcsoltát hátrélek”; úgy ítélték meg: „ahelyett, hogy elégséges ebbéli tudomány nélkül idehaza theóriázgassunk, . . . célirányosat individualis tehetségünk szerint nem tehetünk, mint egyenesen, s mennyire lehete, idővesztés nélkül Britanniába utaznunk”: ASzH, I, 4.1.

⁷⁷ SzN, IV, 298. s. köv. l.

⁷⁸ SzN, IV, 322–323. l. (1832. okt. 18.)

⁷⁹ December 1-én újból Metternich ebédvendége volt: SzN, IV, 355–356. l.

⁸⁰ SzN, IV, 360. l. — Az értekezés még 1833 tavaszán nyomtatásban is megjelent: I. fentebb a 38. jegyzetet, valamint: *Jelenkor*, II, Pest, 1833, 227–228, 377–378. l.

hetett az 1830. évi aldunai útján megfogalmazott és az 1831. évi Világban megismételt „menetrendre”, amely szerint előbb a Dunát kell szabályozni, csak azután lehet a hidat felépíteni.⁸¹ Clark és más angol mérnökök, főképp a nagy gyakorlatú öreg Telford ugyanis megnyugtatták, hogy Buda és Pest között *ez idő szerint is* lehet kellő biztonságu függő lánchidat létesíteni, mert a helyesen épített mederpillér „semmi esetre rendkívüli jégtorlatokat s abból származó áradást nem okozhat”; „ilyen híd oszlopai nemigen törődnének az urak folyóik jegével, de azokat kacagnák.”⁸² „... a két fő kérdés körül, ti. az oszlopok nem hordatnak-e el, vagy ha nem, áradást nem okoznak-e, mindazon angol és amerikai mechanikusok⁸³ tökéletesen egyetértének, kiket véleményadásra felszólítottunk.”⁸⁴ E szakszerű felvilágosítások birtokában mondhatta ki most már a Hídjelentés: „óhajtásunknak, Buda s Pestet állóhíddal összekötünk, semmi meggyőzhetetlen physikai akadály nem áll ellen,” s azok a vélemények, amelyek szerint „nem lehet bátorságos állóhíd, míg nincs regulázva a Duna, praxis által vannak a világ szinte minden részeiben megcáfolva.”⁸⁵ Széchenyi számára ez a következtetés nem a „menetrend” megfordítását jelentette, de azt igen, hogy az A) pont: az Alduna-reguláció és a B) pont: a hídépítés időben közelebb kerülhet egymáshoz, s az utóbbi *megkezdésével* nem kell megvárni az előbbi *befejezését*.⁸⁶

A *technikai* összefüggésnél nem kevésbé fontos a másik kapcsolat sem — erre is céloztunk már —, amely a *Duna-szabályozás és hídépítés között* fennállott: a *finanszírozás* kérdése. Amikor, még angliai tartózkodásának elején, 1832. szeptember 7-én Széchenyi először pillantotta meg Clark alkotását, a hammersmithi lánchidat⁸⁷ — amelynek (eredeti alakjában) a mi Lánchidunk szakasztott mása lett⁸⁸ — ezt jegyezte be naplójába: „Magasra feldobogott a szívem, — rég nem töltötte el ilyen keserű érzélem. . . Fölhevülésemben az egészet *egyedül a nemességgel* fizettetném, s aztán a hidat vámmmentessé tenném.”⁸⁹ Ezt a felhevülését: a költségeknek kizárólag a nemesség „subsidiu-mai”-ból való fedezését utóbb persze túlzottan minősítette. De nem a *közös költségvállalást*: „a nemzeti súly közönséges egyforma viselését.”⁹⁰ A Híd-

⁸¹ Lásd fentebb a 35—36. jegyzetet.

⁸² ASzH, 17, 36. l.

⁸³ Clark: SzN, IV, 308—309, 311. l.; ASzH, 13—31. l.; Telford: SzN, IV, 348—350. l., ASzH, 35—38. l.; Ogden: SzN, IV, 333, 348. l. ASzH, 39—46. l.; Yates: SzN, IV, 309—311, 339—342. l.; stb.

⁸⁴ ASzH, 48. l.

⁸⁵ ASzH, 52, 108. l. — Ezen az alapon polemizált ASzH, 107—110. l. Györy S., *A Buda és Pest közt építendő álló hídról*, Pest, 1832, meghaladott felfogásával. De azért ez az ellenvetés még évekkel később is fölmerült: „A híd építése ellen csak az a nagy akadály, hogy sokan gondolják, a jég elviszi, s így az építést lehetetlennek tartják”: SzL, II, 212. l. (1835. dec. 18.)

⁸⁶ Vö. SzN, IV, 315. l. (1832. okt. 12.)

⁸⁷ Vö. ASzH, 10, 29. l.

⁸⁸ Zelovich K., *Széchenyi és a magyar közlekedésügy*, Bp., 1925, 19. l.

⁸⁹ SzN, IV, 298. l.

⁹⁰ ASzH, 103. l.

jelentésben már részvénytársaságot, értékpapírkibocsátást ajánlott az építésre, és hídvámot, amelyet „mindnyájunknak egyiránt fizetnünk kell”; ennek jövedelméből „ne csak illő kamat kerüljön ki, hanem még a fenntartási költségeken kívül is, valamilyes amortisatioi tőke maradjon fenn, mellyel lassanként ki lehessen fizetni a részvényeket, a híd bizonyos idő utáni felszabadítása végett.”⁹¹ Ám a Hídjelentésben is figyelmeztetett: „Actiákra, actiákra építsünk hidat, mint sok beszél, nem a dolog sarkköve, . . . de annak veleje az, hogy *mi nemesek is fizessünk.*”⁹² A továbbiakban pedig a hídkérdés Széchenyi-féle megközelítésének, mint ismeretes, alapelvévé szilárdult a „Prinzip des gleichen Zahlens”;⁹³ „Buda s Pest között állóhíd *legyen*, azon *mindenki* fizessen, a híd a szerződési idő után az ország tulajdonává váljon,”⁹⁴ mert új, közös terheket kell vállalniok „új hasznokért, új kellemekért”⁹⁵ mindenkinek, aki azokat élvezi.⁹⁶ Így vált az először éppen az *Alduna-regulációval* kapcsolatban megfogalmazott közös tehervállalási érv („mindenkinek hasznot hajt”) Széchenyi *hídügyi* vezéreszméjévé.

Amikor tehát 1832 végén és 1833 elején a Hídjelentésen dolgozott — amelynek szövegében egyébként közvetlenül is gyakran utalt Duna-szabályozásra, gőzhajózásra⁹⁷ —, majd amikor 1833 első hónapjaiban — a nemrég indult országgyűlés és az Akadémia tárgyai mellett — a híd dolgával foglalkozott,⁹⁸ ez korántsem terelte el figyelmét Alduna-szabályozásról, gőzhajózásról, hanem éppenséggel állandóan ébren tartotta ez irányban is. Március elején Puthonnal együtt már megtekintette Bécsben az épülő új, *nagyobb* hajót is⁹⁹ — ezt Dunának, majd utóbb egy szerencsétlen zátonyra futás után Argo-nak keresztelték;¹⁰⁰ és rábeszélte az igazgatót (aki mégsem mondott le): készítsen petíciót, kérje a vállalat számára a szabadalmi idő meghosszabbítását, — de egyben jelentse ki a kormány színe előtt a Társulat hajlandóságát az *aldunai* hajózásra is. Ugyanakkor Sinának is ígéretét vette, hogy jelentős részt vállala-

⁹¹ ASzH, 69, 72, 80, 84. l. — E „józanabb systema” kialakításában (ti. ahhoz képest, hogy „kirekesztőleg csak a nemesség vigye a . . . terhet”, vagy a „sommát egész honunk lakosira vessék ki) része volt azoknak a válaszoknak, amelyeket „a szövetséges amerikai consul, Ogden úr, ki practicus mechanikus” adott Andrásynak és Széchenyinek Londonban fölített kérdéseire; de visszacseng benne Dessewffy Taglatatának idevonatkozó megjegyzése is: DT, 577—588. l.; ASzH, 39, 43—45, 63, l.

⁹² ASzH, 77—78. l.

⁹³ L. pl. SzL, II, 67. l. (1835. júl. 29.)

⁹⁴ SzL, II, 173. l. (1835. nov. 14.)

⁹⁵ SzL, II, 273. l. (1836. márc. 30.)

⁹⁶ Vö. a Hídjelentéssel: „. . . el kell fogadnunk azon igazsági principiumot, hogy szabad határozás okozta nagyobb és új kellemekért nagyobb és új terheket [kell] vennünk magyar nemesi vállainkra . . .”; „. . . honosink legnagyobb része kész új és nagyobb kellemekért iránylag új és nagyobb terheket venni magára”: ASzH, 79—80. l.

⁹⁷ ASzH, 67, 74, 89, 94, 109. l.

⁹⁸ SzL, I, 234. l.; SzN, IV, 360—362, 365. l.

⁹⁹ SzN, IV, 366. l. (1833. márc. 4—6.)

¹⁰⁰ SzC, I, 31. l.

egy Konstantinápolyig járó gőzös építésében.¹⁰¹ A petíciót (amelynek fogalmazványát gondosan kijavította¹⁰² először az országgyűlésnek akarta benyújtani és Reviczkyvel „felkapatni”¹⁰³ — ez még 1830-as aldunai gondolata volt, amely szerint „regulationes debent esse objectum dietale”¹⁰⁴ —, de aztán megváltoztatta taktikáját.¹⁰⁵ „Sokat dolgoztam Pesten” — írta március vége felé naplójába. „Teljesen át vagyok hatva attól az eszmétől, hogy az *orsovai sziklákat ebben az évben robbantani kell*, . . . Metternich, Reviczky, Kolowrat stb. gutírozni fogják a dolgot, kiadják a parancsot, de nincs pénzük! A nádor rendelkezik a sójöveldelmi alappal [— íme, hát mégis a Venus Vulgivaga-ra kénytelen Széchenyi is fanyalodni! —],¹⁰⁶ de nincs hatalma! Hajózzam hát csak át ezek között az akadályok között!”¹⁰⁷ Úgy döntött tehát — mivel Metternich herceg április eleji beszélgetésükön amúgy is „langyosnak” mutatkozott még Orsova iránt¹⁰⁸ —, hogy a nádornál indítja meg a végső ostromot. Puthont lehívta Bécsből; április 11-én „munkaebéden” mégegyszer alaposan instruálta, és április 12-én átadta vele a petíciót József főhercegnek. Utóbbi még aznap hívatta Széchenyit, „különösen barátságosan és jóindulatúan fogadta”, és közölte állásfoglalását: „*Orsova ect. soll gesprengt werden.*”¹⁰⁹

Mégis — ne firtassuk most, miért; más alkalommal még visszatérünk rá — jóval több mint két hónapba telt,¹¹⁰ amíg a nádori állásfoglalás *kormányzati intézkedésben* öltött testet. Széchenyit 1833. június 22-én érte Cenken József főherceg két nappal korábban kelt levele; június 24-én jelent meg nála Pozsonyban kihallgatáson, — amikor a nádor „*végre megkérdezte, elvállalnám-e a commissiót* a Vaskapu robbantására. Vállaltam!”¹¹¹ Június 25-én válaszát írásban is megerősítette, egyben közvetlen programját és kéréseit is vázolta.¹¹²

¹⁰¹ SzN, IV, 366. l. (1833. márc. 4–6.)

¹⁰² SzN, IV, 367. l. (1833. márc. 12.)

¹⁰³ SzN, IV, 368. l. (1833. márc. 20–22.)

¹⁰⁴ SzN, IV, 58. l. (1830. június 27.); vö. fentebb az 1. 72. jegyzettel

¹⁰⁵ A híd ügyében viszont — amelyre a regulációval kapcsolatban fölmerült közteher-viselési elvet átértelmezte — természetesen a továbbiakban is kitarított amellet, hogy arról először „landtagsmässig” kell határozni, „il faut commencer par là”: SzN, IV, 347. l. (1832. nov. 2.)

¹⁰⁶ Vö. fentebb a 37–38. jegyzettel.

¹⁰⁷ SzN, IV, 368–369. l. (1833. márc. 20–22.)

¹⁰⁸ Igaz: Metternich neje, gróf Zichy-Ferraris Melánia — aki korábban szívesen ment volna feleségül Széchenyihez is, és ekkoriban még többnyire barátságosan viselkedett egykori udvarlójával — úgy vélekedett: férje talán oda sem figyelt ezen a beszélgetésen, mert közben 6 millió forintos adósságán töprengett: SzN, IV, 372. l. (1833. április 2–5.); vö. SzN, III, 112. l. (1826. dec. 17.)

¹⁰⁹ SzN, IV, 372. l.

¹¹⁰ Közben a Híd-Egyesület ülése Andrássy és Széchenyi jelentését magáévá tette, megküldte Pest megye közgyűlésének; a megye pedig elhatározta: utasítja követeit, terjesszék a híd ügyét az országgyűlés elé: SzN, IV, 377, 380. l. (1833. máj. 8., jún. 4.); *Jelenkor*, II, 377–378. l. (1833. jún. 15.)

¹¹¹ SzN, IV, 382–383. l.

¹¹² SzL, I, 237–239. l.; SzN, IV, 383. l.

Június 26-án írta alá az uralkodó aldunai biztosi kinevezését;¹¹³ ugyanezen a napon kelt az a nádori kézirat is, amely Vásárhelyi Pált rendelte Széchenyi alá igazgató mérnökként, technikai személyzetével együtt, — természetesen Széchenyi javaslatára.¹¹⁴

*

Ezen a ponton vesszük fel majd az események fonalát következő dolgozatunkban, — immár ilyen címmel: Széchenyi, Metternich és az Alduna-szabályozás 1833—34-ben.

¹¹³ SzN, IV, 384, 387. l.

¹¹⁴ Az iratot közli: GV, 56. l.