



the 14th Jan^y 1834

“MACHEN WIR UNS KEINE ILLUSION.”
“Expedition of 1834 Skela Glad-over”

Petneki Áron

A HALADÁS JELKÉPE

A gőzhajó

1831-ben, élete utolsó esztendejében Kazinczy Ferenc Pannonhalmára indult, hogy meglátogassa a híres főapátságot. Pestet elérve gőzhajóra szállt, s szinte gyermeki kíváncsisággal szemlélte a modern technika vívmányát. *„Lábaim alatt, midőn a hajó teknőjére felleptem, már pezsgé a kisdéd Vulkán, s a füst feketén tekerge ki kéményéből. Végig mentem a hajón, s megállék a nyílások mellett, látni mint égnék a kemenczék, s a gépely csudás alakú rúdjai s kerekei mint mozognak lassú nehéz lökődésben.”*

Impresszióinak leírása annál is érdekesebb számunkra, mert a „szent öreg” látásmódját alapvetően a klasszicizmus, az ókori esztétikai normák határozták meg. Ezért lett *„kisdéd Vulkán”* a gőzkazánból, de *„a gépely csudás alakú rúdjaiból”* még ő sem tudott antik oszlopokat csinálni. Új kategóriákkal kellett megbarátkoznia, nemcsak neki, hanem fiatalabb kortársainak is. A 19. századi technikai vívmányok közül – a távirót és talán még a vasutat is megelőzve – a gőzhajó lett a haladás leglátványosabb és legnépszerűbb jelképe, nemcsak műszaki, hanem társadalmi szempontból is.

Széchenyi, a Duna lovagja mint a Duna-szabályozással foglalkozó királyi biztos.

Waldstein János vízfestménye, 1834.

Waldstein karikatúrája az óriássá nőtt Széchenyi Dunában gázoló alakját ábrázolja. A cilindres, kaputrokkos gróf hóna alatt egy-egy füstölő kéményű, lapátkerekes gőzöst tart, lábával a folyómederben a Vaskapu kőszirtjeit tiporja szét (a képi magyarázat kedvéért a sziklahalmaz tetejére egy aprócska, nyitott fakapu van odakanyarítva). A folyam medrében apró, ceruzás megjegyzés: *„free Danube shipping”*, azaz szabad dunai hajózás.

Ezt ünnepli a távoli parton pálmafák alatt, mecsetek tövében ujjongó törökök sokasága. Széchenyi és Waldstein al-dunai utazásának pontosan e *„free Danube shipping”* volt a célja, vagyis a közvetlen hajóút megteremtése Konstantinápolyig. A kép alatti felirat – az útitárs festő szavai: *„Ne ringassuk magunkat illúziókba!”* – jól illusztrálja, hogy talán a karikatúra készítője sem hitt igazán barátja nagyszabású terveinek gyors megvalósulásában. Pedig 1830-as naplójában ezt írta Széchenyiről: *„Azt véli, én végezem el majd azt, amit ő Magyarországnak érdekében megkezdett.”*

GŐZHAJÓÉLMÉNYEK

Báró Splényi Béla, a későbbi bányamérnök, miniszteri tanácsos emlékirataiban szintén beszámolt élete nagy élményéről, amikor gimnazistakorában hajóra szállt:

„1834. június 18án reggel 3 ½ óra-
kor léptem tehát először életemben
gőzhajóra, akkor még nem sejtve, mily
roppant világforgató szerep jutott e
találmánynak a vasutakkal egyetemben.
[...] Igen nagyon érdeklődtem
ezen gőzhajón való utazás minden rész-
lete eránt, megnéztem a hajót, gépet,
amennyire csak lehetett, és azután a
hajó orrában helyezkedtem el, ahon-
nan alig akartam távozni, nehogy a
Duna mentének megszemléléséből va-
lamit veszítsek. Meglepett némileg,

hogy a Dunának és ágainak kanyaru-
latait nem úgy láttam, mint a mappán
[térképen], mert a széles folyó közepé-
ről tekintve az természetesen a pers-
pectiva folytán egészen más képet mu-
tatott, mint a mappán, különösen ahol
annyira el van ágazva, mint Pozsony és
Gönyű közt. Nagy érdeklődéssel vár-
tam a Vágnak torkolatát, mint első na-
gyobb folyót, és azt képzeltem, hogy
ott némi vízesést fogok látni, úgyhogy
a vízállásnak kiegyenlítetttsége csaló-
dást keltett bennem, különösen miután
a kapitány beszédéből azt véltem ért-
hetni, hogy a beszakadást még a hajó
mozdulatában is alig észrevehetni.”

A bárónak nemcsak a látásmódját
változtatta meg a gőzhajóút, hanem új
tájakat is megnyitott előtte, s a víz
felől tekintve újfajta esztétikai élmény-
ben is részesítette. Ráadásul önérzetét
is növelte, hogy azok közé a kiváltsá-
gosak közé tartozik, akik a legmoder-
nebb közlekedési eszközt vehetik
igénybe, mellyel egyszersmind bátor-
ságuk tanújelét is adják:

„Az állomások egyikénél sem kötöt-
tünk ki, hanem a hajó megállt, és ladi-
kon szállította ki és be az utasokat. Ko-
máromot már ismertem, Esztergom és
a következő hegyes-erdős vidék úgy,

mint Visegrád romjai és Vác, mind új
volt, és nagyban érdekelt. Pest felé kö-
zeledtünk, megpillantottuk a Gellért-
hegyet és a várat, a Margitszigetet, és
akkor láttuk meg csak igazán, mily
szép Buda és Pest. [...] Nagy népség
nézte a parton a gőzös megérkezését,
és némi büszkeséggel hagytuk el a ha-
jót, és léptünk Pest utcáira, mint »gőz-
hajósi utazók«.”

Podmaniczky Frigyes báró, a Fővá-
rosi Közmunkák Tanácsának későbbi
alelnöke, s ahogy Krúdy nevezte: „Bu-
dapest vőlegénye”, Naplótöredékeiben
gyermekkorára visszagondolva ugyan-
csak életre szóló élményként említi az
első gőzhajózást, amikor családja po-
zsonyi kirándulását leírja: „ez utunkat
gőzhajón tettük meg, az utazásnak oly
módja, mely akkoron reánk gyerme-
kekre nézve valami egészen új látvány-
s meseszerű alakot öltött. [...] Minden
új volt előttünk, – a hajó s annak belső
berendezése egy magában álló világ
szinét viselte képzelmeink s az ismeret-
lentől rettegés benyomása alatt.” Nap-
lóiban azt is megjegyezte, hogy a gőz-
hajó később szerelmi légyottjainak is
kiváló teret nyújtott...

Az utazó azonban néha a konkuren-
ciaharc, egyben a régi és az új közötti

A Dunagőzhajózási Társulat épülő rakhelye

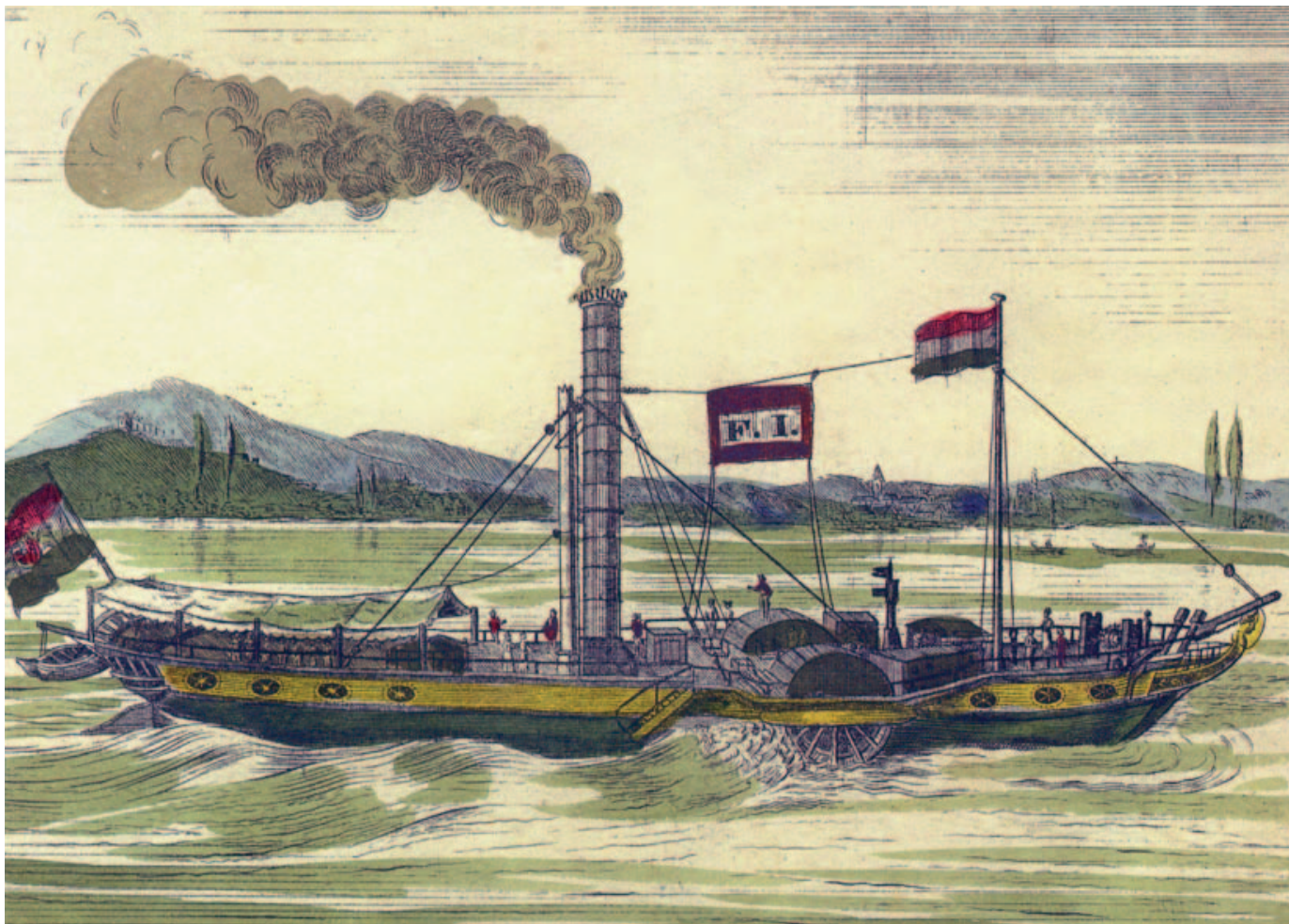
Pesten. Rohn Alajos litográfiája 1854-ből.

A Lánchíd pesti hídfőjénél, a Kirakodó téren
(a mai Széchenyi István – korábban Roosevelt –
tér helyén) egy körülkerített áruakadót alakított
ki a Dunagőzhajózási Társaság saját hajói szá-
mára. Ennek egyetlen, máig megmaradt része
a képen is látható bástya a hosszú zászlórúddal.



Á CS. KIR. SZAB DUNA GŐZHAJÓZÁSI TÁRSULATNAK ÉPÜLŐ RAKHELYE PESTEN.

DER DURCH DIE K. K. PRIV. DONAU DAMPFSCIFFFAHRTS GESELLSCHAFT ZU BAUEN UNTERNOMMENE ANLANDE UND UMSATZPLATZ IN PEST.



küzdelem jeleit is érzékelte. A technikai újítástól leginkább a hagyományos, víz ellenében lovakkal vagy emberekkel vontatott bárkák tulajdonosai és hajóslegényei félték. Francsics Károly borbélylegény egy nagy dereglye fedélzetén indult Pozsonyból Pestre munkát keresni. Emlékirataiban egy érdekes epizódra is kitért, amelynek a Bécs és Hainburg közötti Duna-szakaszon volt tanúja: *„A Duna jobb partján, az Au alsó szélénél, egy elsüllyedt hajónak gyönyörűre megfestett eleje látszott ki a vízből, fel az ég felé állva. Hajóslegényeink gúnymosollyal mutaták egymásnak: Nézzétek ama híres csoda gőzhajót: az az a híres új feltalált gőzös, melyet most nemrég eresztettek a Dunára.”*

Am a gúnymosoly hiábavalónak bizonyult: a folyókon egyre több gőzös és egyre kevesebb bárka és tutaj járt, míg végre az utóbbiak végképp eltűntek.

A GŐZHAJÓZÁS SZÜKSÉGESSÉGÉRŐL

Bölni Farkas Sándor 1831-ben tett észak-amerikai utazásáról kiadott könyve (*Utazás Észak-Afrikában*. Kolozsvár, 1834) nagy feltűnést keltett

kortársai közt. Megjelenése nem volt egyszerű, a magyarországi cenzúra miatt előbb Lipcsében próbálta – sikertelenül – kinyomtatni, végül az erdélyi cenzúra engedélyével tette közzé. A példányokat szétkapkodták, második kiadásra is szükség volt. Széchenyi gratulált a műhöz, Szolnok vármegye ezüstserleget küldött, a Magyar Tudományos Akadémia pedig akadémiai jutalomban részesítette és levelező tagjává választotta a szerzőt. Ugyanakkor a hatóságok tiltólistára helyezték a művet, sőt vizsgálat indult a szerző ellen. Amerikai tapasztalatai ugyanis azt sugallták, hogy igazán nagy és sikeres csak szabad ország lehet. Ez az eszmevilág azonban mindenképpen ellenkezett a metternichi politikával.

A műben több helyen is szó esett Fulton nagyszerű találmányáról, a gőzhajóról, amelyet maga is kipróbált New Yorkból Albanyba utaztában: *„Mely gyönyörű nézlet a Hudson közepéről fel- és lepillantani! Akármerre tekint a szem, mindenfelé apró ladikok, sálupok s szállítók lebegnek fel- vagy lejöttekben, s a gőzhajók büszkén süvöltenek el köztök. Szegény Fulton, ha látnád most magosságodból, mely hasznot tetél az emberiségnek gőzhajóid feltalálá-*

Az I. Ferenc gőzhajó. A Dunagőzhajózási Társaság első lapátkerékes gőzhajóját angol vállalkozók velencei munkásai építették Bécsben, és 1830 szeptemberében bocsátották vízre. Az uralkodóról elnevezett Franz I. az első, menetrend szerint közlekedő hajó volt Bécs és Pest között. A császárvárosból, a Prater közeléből indult, 14 óra 15 perc alatt ért le, víz ellenében viszont 48 óra 20 percre volt szüksége az út megtételéhez. Nemsokára a Duna alsóbb szakaszán is járt, egészen Zimonyig szállított utasokat. Egy korabeli bécsi lap szerint a Franz I. *„útját a leghevesebb viharok idején tomboló elemek közepette is megszakítás nélkül, mindig biztosan és pontosan folytatta”.*

A gőzös indulása és érkezése nagy látványosságnak számított.

sával, megengednél talán a háládatlan világnak, mely téged éppen ezen vizek partjain elébb csúfolt és kacagott, aztán bámuló nagy találmányodért, s végre üldözött, szegénységre juttatott, s az elkeseredés halálát okozta neked!”

Az amerikai példára mások is hivatkoztak. Az első magyar művészeti lexikon összeállítója, Novák Dániel építész ezt írta 1834-ben a *Honművész* hasábjain: *„Most már az észak-amerikai*

folyamok s nagy tavak telve vannak gőzhajókkal, miután 1824-ben a Mississippin, Ohión s Missourin 400 gőzhajónál több volt, mellyeknek nagyobb száma 3–400 tonna terhet horda. Magában Európában is a gőzerő-művészet már néhány vállalóra talált.

Ha azon honi gőzhajóinkra mellékes tekintetet vetünk, mellyeket Duna folyamunkon majd eltűnni, majd ismét

tenger lehet! [...] húsz mérföldnyi sima út, nagyobb, mint némely vármegye, mint némely fejedelemség, s a honnak legszebb vidéke által körítve, s rajta mégis egyetlenegy hajó sem libeg, kivéven talán a füredi sétaladikot, vagy egy nyomorult halászcsonakot. Volna csak másutt a tó, amarra nyugat felé, s virító városok körítenék, s fürge gőzösök ünnepeknék rajta az emberész diadalát.”

Elvont fogalmak egy részének megidézésére szintén római istenségeket használtak: a győzelmet például Victoria, az egyetértést, egységet pedig Concordia személyesítette meg.

A 19. század művészete, új eszmék áramlatában, ezt a konstrukciót egyre nehezebben tudta alkalmazni, különösen akkor, amikor a korábban nem ismert technikai – és az ahhoz kapcsó-



vissza tért látunk, eléggé kiviláglik azoknak haszonhozásiból, mennyire szükséges, s mennyire becsülhetetlen haszonnal kamatol a gőzhajózási szállítás mind utazásra, mind, és pedig főképp, a köz jóllét egyik forrására, a kereskedésre nézve.”

Kossuth Lajos 1842 júliusában Balatonfüredről keltezte híres fürdőlevelét, melyben a balatoni hajózás szükségességére is kitért. A *Pesti Hírlap*ban megjelent cikkében összehasonlította a nyugati országok és hazánk állapotait: „És mégis az embernek szíve fáj, midőn e roppant vízre tekint. Olyan holt, minő csak Palesztínában a megátkozott Holt-

HOGYAN ÁBRÁZOLJUK A HALADÁST?

A reneszánsz nemcsak az antik művészet esztétikai normáit, hanem képi nyelvét, allegóriarendszerét is feltámasztotta, amit aztán a barokk folytatótt. Egyes fogalmak jelképes ábrázolásánál kéznél voltak az ókori istenek. A háborút Árész/Mars jelenítette meg, a tudományokat Pallasz Athéné/Minnerva, a szerelmet Aphrodité/Venus, illetve Amor, a kereskedelmet pedig a szárnyas kalapos, kígyós botos Hermész/Mercurius – aki persze a kereskedők mellett a tolvajok istene is volt.

A Herkules vontatógőzös

és a Kelen-hegy. Franz Xaver Sandmann litográfiája Rudolf Alt rajza után készült, és a reformkor legnagyobb dunai vontatóhajóját, az 1843-ban vízre bocsátott Herkulest ábrázolja. A háttérben a Gellért-hegy magasodik, tetején az 1813–1814-ben épült egyetemi csillagvizsgálóval, amelyet 1849 májusában Hentzi ágyúí löttek szét. Ennek helyén épült 1850-ben a Citadella.

lódó társadalmi – haladás jelenségeit akarta ábrázolni. Ám a klasszikus formanyelv hívei még mindig próbálko-

tak azzal, hogy antik istenekre osszának modern szerepeket. Egy, a 19. század közepéről való képes osztrák díszalbumban a következő eszmefuttatást olvashatjuk arról, miként kellene a gőzhajózást „korszerűen” ábrázolni: „az újabb időkben Vulcanus a kovácsaival, tűznyelésével, és fémből készült termékeivel oly mértékben a hajózó Neptunus szolgálatába állott,

testvéri egyesülésben ábrázolják. A Neptunjával együtt egyazon kagylógondolában a hullámok hátán hajókázó Vulcanust a görögök biztosan mítoszaiuk nagyon is találó folytatásaként értelmezték volna. A mi művészeinknek nem kellene mást tenniük, mint a görögök által adott anyagot tovább kidolgozni és korunk jelenségeihez hozzáigazítani.”

rint is) megrázó hajfűrtű hölgyek jelképezték, a fonográf dobozából antik férfiak beszéltek ki, a gőzmozdony szerepében pedig Mars isten teljes fegyverzetben, orrlukaiból füstfelleget kibocsátva, négykézláb mászott előre.

A 19. századi magyar tájképfestészet egyik legkedvesebb témája Visegrád vára, amely a költőket is megihlette. Tóth Lőrinc 1833-ban hajózott el



A 19. század első felében a gőzhajó szimbólummá és allegóriává vált. A festők, rajzolóok előszeretettel szerepeltették történelmi helyek, várromok alatt, a múlt dicsőséges eseményeinek színhelyén. Ilyen kulcsfontosságú hely az ország nyugati kapuja, a Duna fölött emelkedő Dévény vára. A magas sziklákra épült hajdani határvár romjai alatt nyugatról kelet felé a hajnali órákban előretörő gőzhajót ábrázolja a győri Hofbauer János drámai hatású festménye az 1830-as évekből.

hogyan ez a fát, a kender(kötelet) és a vitorlát egészen elhagyta, és csak csodálkozni tudok azon, hogy a művészek, festők, éremvésők, stb. ha arra került a sor, hogy a gőzhajózást szimbolikusan megszemélyesítsék, még nem jöttek rá arra, hogy ezt az isteni párt

Ez az akadémikus festészet ízlésvilágát tükröző erőlködés azonban gyengének bizonyult, és egyre inkább komikumba fordult. Még a 19. század végén is születtek olyan alkotások, melyeken az elektromosságot lengén (vagy sehogy sem) öltöztött, (szó sze-

a vár alatt a Pannónia gőzös fedélzetén, s többek között e verssorokat jegyezte le a fedélzeten:

„Láttam bérceidet, hon fényjele,
büszke Visegrád!
S képzetem a múltkor harci dicsébe merült.
Úsztam alattad az ész nagy művén, gőz erejével,
S a szelidebb jelen év szebb örömkre derít.”

Ugyanezt fogalmazta meg Joseph Vinzenz Häufler bécsi történész és etnográfus, József főherceg történelemta-



Buda és Pest tekintete alólról vízellenében.
Ansicht von Ofen und Pesth. Stromaufwärts.

Buda és Pest tekintete alólról víz ellenében.

A városképeken, elsősorban Pest-Buda panorámáin is a modern idők eljöttét illusztrálta a lapátkerekű gőzös. 1838-ban Vasquez Károly színezett litográfiáján a Duna közepére egy valóságos óceánjáró méretű hajót rajzolt.

nára, amikor a *Visegrád albumában* (Pest, 1847) így kommentálta a kötetet illusztráló Szerelmey Miklós tájképeit: „S midőn a félhomály völgyet és folyamat határozatlan árnyas alakzatokkal tölt el, a képzetnek akaratlannul letűnt századokba kell eljárnia. Azonban egy pillantás a gőzerőkre, melyek a folyamat s csakhamar a partot is megélik, a multból a jövőbe int, melyben Magyarhon új felvirágzása ígérkezik.”

A gőzössel megélikített folyam nemcsak a festők témája maradt, hanem még a kor populáris és kereskedelmi grafikája is felhasználta. A legfurább hasonló ábrázolás reformkori szivarcsomagolást díszített, amelyen az ipari haladás jelképeinek egész tárháza volt összezsúfolva: a szorgalmat szimbolizáló méhkaptár mellett viadukton haladó vasút, gőzhajó Visegrád romjai előtt, szerszámok, guzsaly, fonál, sőt még szivattyúk is, híven illusztrálva a márkanévet: Ipar szivarok.

A sort hosszasan folytathatnánk, egészen a kalendáriumok címlapjáig és az egykorú hotelszámok képes feléig. Például az 1846-ban megnyílt István főherceg Szálloda illusztrált reklámja nemcsak „a fogadó ablakáboli kilátás”-t hirdette a Lánchíddal meg a folyam közepén pőfékelő gőzhajóval,

hanem a cédula alján megemlítette a hotel fő vonzerejét: „Legközelebb szálloda a személyszállító gőzhajóhoz.”

SZÉCHENYI ÉS A GŐZHAJÓ

Hogy a gőzhajó nem véletlenül került bele a 19. század jelképvilágába és a kor művészetének ikonológiájába, azt többek között Széchenyi István nézetei és tettei bizonyítják. Ez nemcsak az utókor előtt világos, az volt a kortársak szemében is. Amikor a gróf 1830-ban utazást tett az Al-Dunán, látva a hajóvontatók embertelen munkáját, amit még így is örömmel végeztek, naplójában a hajózás megreformálásáról elmélkedett. Véleménye az volt, hogy nem elégséges a technikai újítás bevezetése, a társadalmi körülményekkel is számolni kell.

„Gőzhajó nem barbároknak – azaz »hazámfiainak« – való, hanem civilizált népeknek. A gőzhajót meg kell előznie: – birtokos középosztálynak... bérlőknek, kik földjüket nem akarják elhagyni, – hogy hajót vontassanak... nevelésnek, erkölcsiségnek, – a jobb és emberhez méltóbb állapotok utáni áhítozásoknak... annak, hogy szaga se maradjon a feudalizmusnak! etc.” – írta naplójában.

Amikor másfél évtizeddel később a balatoni gőzhajózás megindítása mellett érvelt, már egyenesen a „szövetséges Amerikát” – azaz az Egyesült Államokat állította példaképként mint a korlátlan fejlődés lehetőségét: „a Balaton partjain alig fekszik nagyobb hely, alig van kereskedési mozgalom, s így ezek létét viszont a gőzösök nagyobb

élénkséget szülő fel- s alájárása fogná előteremteni, ha t.i. el nem alszunk, és csak kis része találkozik bennünk azon életerőnek, melynek szövetséges Amerika köszöni oly példátlan felvirágzását, hol, mint tudva van, alig létezik bármily vadonság közti víz, melyre tüstént s mindenek előtt gőzöst ne állítnának, mely aztán szabadabb közlekedés megnyitása által maga után vonja a partok hasznóvételét, házakkal s végkép virágzó városokkal ellátását.” (*Balatoni gőzhajózás*, Pest, 1846.)

Széchenyi nemcsak a hajózás kereskedelmi fontosságára mutatott rá, hanem arra is, hogy az elősegíti új iparágak születését. Hazai hajógyárakat kell létrehozni – így épült meg a Dunagőzhajózási Társaság Óbudai Hajógyára, megteremtve az eljövendő több mint egy évszázadra a magyar hajóipar hírnevét. A gőzgép működéséhez tüzelőanyag is kell, s a drága és egyre fogyó fa helyett kőszénbányászatra van szükség – így indult meg a pécsi szénbányászat, amely kifejezetten a dunai hajózás üzemanyag-ellátását szolgálta.

Széchenyi nem maradt meg az elméleti eszmefuttatásoknál, hanem kezdeményezőleg lépett fel a magyarországi gőzhajózás érdekében. Az Al-Duna szabályozására terveket készített, hogy a gőzhajók is biztonságosan haladhassanak egészen a Fekete-tengerig. Alapító tagként vett részt a Dunagőzhajózási Társaság létrehozásában, melyben maga is részvényeket jegyzett és erre arisztokrata társait is buzdította.

A Duna mellett a tiszai hajózás előmozdításáért is igen sokat tett. A „szöke folyón” az első gőzhajós próbaútra

1833-ban indult a Duna nevű hajóval. Szeptember 3-án érkezett Szegedre, s amint a *Jelenkor* tudósítója írta, nem mindennapi fogadtatásban részesült: „a ráczok hallgatva bámultak és feleségeik keresztet hánytak magukra; a magyarok ellenben lármázva örültek és gyalog, lóháton, kocsikon versenyezve futottak a hajóval.” A lármás öröm azonban nem tartott sokáig, mert egészen 1844-ig kellett várni, hogy a Tiszai Gőzhajózási Társaság megalakuljon s 1845-ben megindítsa a rendszeres hajójáratot a Hermine, Pannonia, Attila és Szeged nevű hajókkal.

A BALATONI GŐZHAJÓZÁS

Bár a balatoni gőzhajózás eszméjét Hertelendy Károly zalai alispán vetette fel, és Kossuth 1842-ben cikkezett róla, tényleges megindítása Hertelendy mellett Széchenyi nevéhez kapcsolódik. Mintákat keresve a kérdéssel a nyugat-európai, elsősorban a svájci tavak hajózása kapcsán már korábban is foglalkozott, például meghozatta Svájcban a Vierwaldstättersee gőzhajózási társa-

ságának szabályzatát (ez ma is az Akadémia Széchenyi-gyűjteményében található).

Miután Hertelendy 1845. szeptember 1-jén röpiratot tett közzé *Gőzöst a Balatonra* címmel, Széchenyi az ügy érdekében húsz nappal később levelet intézett Deák Ferenchez, akivel nemcsak azt tudatta, hogy épp most tért vissza Prágából, a cseh vasút megnyitására, hanem a balatoni gőzhajózás támogatására is megkérte a „haza bölcsét”: „Gőzös a Balatonon, egészen új és alig kiszámítható életet és élénkséget hozna Magyarországra e kies vidéknek [...] erről én tökéletesen meg vagyok győződve; mihez képest rajtam nem is fog múlni, hogy életbe lépjen az eszme és ha Ön meg nem vonja attól pártoló kezét, én sikerén mitsem kételkedem.”

Az eszme 1846. szeptember 21-én „lépett életbe”: e napon, Széchenyi 55. születésnapján bocsátották vízre az Óbudán épült, de angol gőzgéppel ellátott Kisfaludy gőzöst, amely októberben több próbautat is tett, mielőtt elkezdett volna menetrend szerint közlekedni. (A titkosrendőrség figyelmét

sem kerülte el a Kisfaludy próbaútját kísérő lelkesedés, amelyről jelentés ment Bécsbe.) Széchenyit a Balaton Gőzhajózási Társaság elnökévé választották, Hertelendy pedig az alelnöki tisztelet töltötte be. A grófort azután 1855-ben – egészségi állapotára tekintettel – felmentették megbízatása alól.

Kazánrobbanás a Széchenyi gőzhajón Gönyűnél, 1845. május 4.

A hajót a Duna-gőzhajózási Társaság Óbudai Hajógyárában építették, s a társaság vezetésének javaslatára Széchenyiről nevezték el. Az 1844. augusztus 10-i vízre bocsátási ünnepélyen hangzott el először széles nyilvánosság előtt az Erkel Ferenc által megzenésített *Himnusz*. A hajó a következő év márciusától járta a Dunát, de két hónap múlva kazánja menet közben felrobbant. Ez a kissé ügyetlen kézre valló, amatőr festmény valamelyik szerencsésen megmenekült hajós vagy utas fogadalmából (ex voto) készült egy búcsújáró hely temploma számára. A német felirat: „Ó Szűz Mária segíts!” A súlyosan megrongálódott hajó a javítás után Szeged néven közlekedett. Széchenyi nevét ezután további nyolc hajó viselte a 19. és 20. században.





Elkésés. Az *Életképek* 1844-ben közölte Perlaszka Domokos metszetét, amely egy potrohos úr és családja futását mutatja a parttól már eltávolodó Pest gőzös után. A kép jobb oldalán, a rakparton inges-gatyás parasztember üldögél fiával együtt, és jót mulat az urak hiábavaló erőlködésén. A tudatos szemlélő azonban érezte: itt nem pusztán egy lekésésről van szó: a táblabíróvilág késte le véglegesen a haladás hajóját.

Hosszasan sorolhatnánk Széchenyi érdemeit a hazai hajózás terén, ám így is érthetővé válik, miért ezt tekintették egyik legfőbb munkájának. Nemcsak a korabeli politikusok, hanem az írók és a költők is magasztalták Széchenyi eredményeit, s ebben a folyók, tavak meghódítása is szerepet kapott. Garay János a *Balatoni kagylók* című versfüzérében több költeményt is szentelt e témának. Példaként álljon itt e ciklus egyik darabja, *Gróf Széchenyi és a Balaton*:

*„Egy évezreden át ugarul állott a magyarnak,
Tétlen pangásban, a gyönyörű Balaton.
Széchenyi jött; a tó megijedt a nagy haladótul,
„Ez megigáz!” mondá s keble felháborodott.
Hasztalan! A hullámbabolázó gőzös előáll:
És a veszteglő tó haladásnak ered!”*

Kevésbé ismert, hogy a politikus Szemere Bertalan is művelte a költészetet, s egyebek mellett Széchenyi dicséretét is megírta. Íme, egy jellemző részlet, melyben a legnagyobb magyart a tengerek istenéhez hasonlítja:

*„Mint Neptun jelenél te meg a tridenttel öledben,
Intél azzal: – ime, mozgani kezd az oceán.
Mily gyönyörű átváltozat! Ó mely szívemelő nagy
Látvány! Fürge hajók szeldek a habokat,*

*Árbocikon víg zászlók lengenek, –
éneklő nép
Hemzseg partjain, a munkazaj égbe siet.
[...]
Nagy hazafink! neked üdv, te egy népnek istene lettél,
Holt vala az, s fölkelte szódra halottaibul.”*

A GŐZHAJÓ SZÉCHENYI ARCMÁSAIN

Széchenyi életében készített arcképeinek száma viszont kevesebb, mint azt tevékenységének írott kortársi visszhangjából sejthetnénk. Jól tudjuk azonban, hogy „a nemes gróf” mily nehezen állt rá a portretírozásra. József nádor feleségéhez, Mária Dorottya főherceg asszonyhoz 1835. szeptember 2-án írt levelében meg is indokolta, miért. Nem pusztán szerénysége és takarékosága, hanem a képrombolástól való félelmei is megfogalmazódtak e sorokban. Elpanaszolta, hogy több év

leforgása alatt három vármegye is megkereste, hogy életnagyságú olajképet készíttethessen róla.

Széchenyi azonban minduntalan elhárította magától ezt a megtiszteltetést, méghozzá – amint kissé gunyorosan hozzátette – nem pusztán önszeretetből, hanem azért is, mert a vármegyeházák fehér falán az ilyesfajta képek gyakran tettelegességnek vannak kitéve: „*a mai időkben az ilyen portréknak nem ritkán kiszúrják a szemét, vagy egyenesen kidobják.*” Ezért jobb szeretné az erre fordítandó pénzt inkább a saját zsebében tudni. Meg kell adni, Széchenyi érzékeny lelke nem pusztán a jelképes megsemmisítéstől rettegett. Ilyen jelenetekre néha ténylegesen sor került, különösen választások idején, ha az ábrázolt közmegegyezés tárgya lett. 1848-ból még arról is van tudomásunk, hogy az ilyen arcképre célba lóttak.

Széchenyi azt sem szívelte, ha emberfeletti hőrosznak láttatták. Erről ugyancsak a nádornénak panaszkodott, annak kapcsán, hogy végül engedve Hont megye kérésének, megfeszítette magát Anton Einslével. A képről azonban, nem utolsósorban üzleti érdekből, a pesti Tomala műkereskedő és kiadó rögtön könyvnyomatos sokszorosítást akart készíteni. „*Alig kerültem rá a vászonra, amikor Tomala Ferdinánd úr, akit Császári Fenséged talán ismer, és aki Pesten mint műáros működik, mindjárt követ, majd papíron is bírni akart. Azzal egyeztem bele, hogy a már elkészült kép szolgál előképül és nekem sem modellt ülnöm, sem fizetnem nem kell. Mily réműlet és milyen méltatlankodás fogott el, amikor ezen a litográfián mellképemet, mint egy apoteózist pillantottam meg, felhőkön lebegve, hidak és gőzhajók fölött stb., ahogy ez majd Császári Fenséged számára is-*

mertté lesz, és amelynek [ti. a litográfiának] követ – amint hallom – néhány nappal ezelőtt Bécsben a rendőrség a legnagyobb örömmre elkobozta.”

Azzal folytatta, hogy nem a felhőkben ül, mint e kép alapján gondolhatnánk, hanem a vízben, a pesti porban és sárban fáradozik hazája javáért, s mindez inkább a földiekre, mintsem az égiekre emlékezteti. A festmény eredetije elveszett, a róla készült inkriminált kórajzot viszont – a nyomóforma rendőrségi lefoglalása ellenére – ismerjük. A gróf portréja alatt antik amfora alakú tömjénezőedény füstje terül szét felhőként (ezt Széchenyi a fentebb idézett levélben külön nehezményezte). A háttérben ott a gőzhajó a Vaskapunál s a másik tájképrészletnél is, a Lánchíd alatt. A Széchenyi által a levelében rajzolt önportré nagyon is összecseng azzal a karikatúrával, melyet gróf Waldstein János készített róla mint utcaseprőről.

Máig vita tárgyát képezi egy rejtélyes allegória, melyet a Nagymartonban Kohn Hermannként született Alconiere Tivadar festett. Bár e képet a Széchenyi-ikonográfiával korábban foglalkozó mindkét művészettörténész, Vayer Lajos és Rózsa György is kizárta a Széchenyi-ábrázolások közül az arc hasonlóságának hiánya miatt, az azon szereplő attribútumokat mindketten elfogadták. A festményen egy lovát ugrató, díszes magyar öltözetű, fiatal mágnást látunk; a sötét fellegek alatt feltűnik a folyó, a Vaskapu sziklái, Jupiter sasmadara az akadémiai címerből – s a távolban, a horizonton ott füstölög a gőzhajó. Bár született olyan feltetelezés is, hogy Károlyi Lajos lenne az ábrázolt, mégis sokkalta valószínűbb, hogy a művész – bár mesterségbeli hibáktól nem mentesen – mégiscsak Széchenyi tetteinek állított emléket.

A valódi, köznapi Széchenyit örökítette meg Andrassy Manó vízfestménye, amint a pesti Duna-parton kockás angol öltönyben lovagol. Az ábrázolást Sterio Károly rajzolta köré és nyomatta ki 1857-ben. A háttérből itt sem hiányozhattak a fő művek: a füstölgő kéményű gőzhajó és a Lánchíd.

Széchenyi 1860-ban bekövetkezett, tragikus halálának hírére a portrék szinte dömpingszerű megjelenése következett. Érthetően mindenki meg akarta szerezni a legnagyobb magyar arcmását. Az érdeklődést elsősorban a nagy példányszámban nyomtatható litográfiák elégítették ki. Ezek közül legyen elég csak két példát kiemelni.

A pesti Werfer Károly műnyomdájából kikerült lap (bár jelzése nincs, talán Frey Ferenc műve) címe szerint *A nemzet legelső napszámását* ábrázolta, alkotásaitól körülvéve. A képet felül a Lánchíd koronázta, alatta kétoldalt a gőzmozdony és a gőzhajó. (Lásd 34. oldal.)

A bécsi Vinzenz Katzler 1860-as, nagyméretű kőrajza Széchenyi egész életművét sűrítette a félalakos portré köré. Fenn a hatalmas, kupolaméretű Szent Korona előtt a megszemélyesített Hungária szobra ül, s a Széchenyinek köszönhető vívmányok között, külön keretelésben ott találjuk a gőzhajót, vele szemben a Vaskaput, a Lánchidat, valamint a vasutat.

Széchenyi félelme arcmása megrongálásától, jelképes megvakításától, utcára hajításától fölöslegesnek bizonyult. Emlékét nemcsak a szobrok, festmények, grafikai lapok őrizték, hanem a Magyar Tudományos Akadémia előtt és a Lánchíd alatt elhaladó, karcsú testű hajók is. ♦



ÉRTÉKTÖRZŐ
ajándék

Széchenyi István
ezüst és színesfém
emlékérmé
zeptember 21-től.
Korlátozott példányszám!

ÚJ MAGYAR
EMLÉKÉRMÉ

Forgalmazza: Magyar Pértörző Zrt.
webshop: www.pertorzo.hu