

KAJÁN IMRE

Hollán Ernő, a „polgári” mérnök

Aki Hollán Ernő polgári munkásságával foglalkozik, annak egyben nagyon könnyű és nagyon nehéz dolga van. Nehéz, mert „hősünk” vasút körüli munkássága rop-pant szerteágazó, tehát elképesztően nagy irodalmat és dokumentumanyagot kell végigvizsgálnia, aki ezt a témát akarja feldolgozni, ugyanakkor könnyű is, mert a vasút mint a mindenhová eljuttatható új közlekedési mód akkora médiafigyelmet kapott anno, hogy szinte minden lépésről azonnal tudósítottak a nyomtatott sajtóban.

A vasút abban az időben lett a beruházások „sztárja”, amikor az elbukott szabadságharc után a Habsburg-kormányzat jobbnak látta lekötni Magyarországon a fölös energiákat, ezért óriási elánnal fogott bele a Tisza-szabályozás már Széchenyi Istvánék megkezdette munkájába, valamint a vasúthálózat kiterjesztésébe az ország távolabbi vidékeire.

E két munka a jobbágyfelszabadítás után keletkező hatalmas munkástömegek tíz- és százazreit tudta tartósan foglalkoztatni, ez pedig nagyon fontos volt, épp az előbb említett félelem miatt, nevezetesen, nehogy már a nincstelenség szikrája ismét fellobbantsa Magyarországon a forradalom lángját. Ferenc József is idősebb lett pár évvel, derogált volna neki másodsor is kezét csókolnia a cárnak... Arról persze már rég letettek a bécsi udvarban, hogy – mint a 18. század utolsó harmadában elképzelték – majd a magyar adózni fog Bécsnek, addigra már megismerték a magyarok hallatlan képességét az adóelkerülésre, a trükkök ezreire. Egyetlen szempontot tartottak szem előtt: a felszabaduló és – ilyen-olyan ok miatt előbb-

utóbb – föld nélkül maradó tömegek munkával történő ellátását.

A Tisza-szabályozás a majd' minden Vásárhelyi Pál által tervezett átvágás földmunkáinak megindításával, valamint az Alföldi Vasút és a Déli Vasút építése sikeresen folyt.

Hollán Ernő kezdetben – értem ez alatt csak a vegzálása utáni első pár évet – nem folyt bele a munkálatokba, csak Vas megyében és Szombathelyen ügyködött. De persze aztán mégsem, mert a zalai birtokosok hamar megtalálták mint „jegyzett” mérnököt (kevesen voltak ám, pláne olyan kaliberrűek, mint aki a bécsi műszaki katonai akadémián végzett!), hogy ugyan segítsen már nekik a Balaton vízszintjének leszállításában, mert ahány mérnök, annyifélelét mond, nem igazodnak el a sok szó között.

Vásárhelyi Pál, a reformkor mérnöke, Széchenyivel együtt a Tisza-szabályozás megkérdőjelezhetetlen atyja, már két évtizeddel korábban (1830) keserűen jegyezte meg egy akkori szakmai vitában, hogy: „a név szeretetétől indítatván [...] kik a földmérés elemein túl is alig haladtak, magokat inzsenérnek örömetst hallják nevezeteni”. Igen, nagy szükség volt a legmagasabban képzett mérnökökre ahhoz, hogy a jelentős beruházási tőkétől beavatkozást a birtokosok meg merjék finanszírozni.

Hollán pedig egyenesen és világosan válaszolta meg a vízszintcsökkentés kárait firtató kérdést: „(...) igen, lesznek kárvalottak. De hiába ágálnak Füreden, hogy a tóparti fürdőházat le kell bontani, majd arrébb újra fölépíteni, a költség a tulajdonos szántódi zombékosának kaszálóvá nemesedésével pár év alatt megtérül.” Nem is

volt vita erről tovább, csak világosan kellett beszélni...

Ezek az infrastrukturális gigaberuházások jellemzik Hollán Ernő mérnöki működésének alaphelyzetét. Politikai oldalról pedig a Deák Ferenc által meghirdetett passzív rezisztencia, azaz nem vállalunk állami állást, nem segítünk állami kinevezeteket (például főispánokat) – és persze nem fizetünk semmilyen adót, sőt másokat is erre ösztönzünk, a Bécsnek nem fizetett adónkat pedig magyar alapítású társadalmi, gazdasági és kulturális intézményeknek adjuk.

Deák jó barátjának, Szőgyény Lászlónak már 1851-ben „megengedte” (sőt biztatta is), hogy a birodalmi tanácsban tagságot vállaljon a magyar ügyek érdekében, tehát nem volt ez az elzárkózás teljesen zárt rendszer. Ezt csak azért említem, mert a Tisza-szabályozás a Tisza-völgyi Társulat betiltása, állami felügyelet alá helyezése miatt volt „büdös”, de különösen a Bécsből elindított és állami kölcsönökkel is jelentősen finanszírozott vasútépítések voltak „gyanúsak” a magyar úri közönség számára, tehát érthető Hollán Ernő óvatossága, aki polgári mérnöki tevékenysége elején inkább csak helyi birtokosoknak dolgozott, nem pedig országos ügyekbe vetette bele magát.

Nem véletlen, hogy legelső „nyomunk” Hollán Ernő polgári mérnöki tevékenységéről egy Vas megyei vízrendezés, amelyet a szakirodalom a legelsőnek mond Magyarországon. Nem nagy, de legelső! Egypár holdas kis birtokrész mezőgazdasági művelésre alkalmassá tételéről van itt szó: a *Pesti Napló*nak ugyanabban a cikkében írja a tudósító levelező Szombathelyről, hogy Szalay Júlia gyújtogatónó kivégzését a szombathelyi városháza udvarán végrehajtották, és írja le elsőként Hollán Ernő-

nek ezt az úttörő lépését: „Lehetlen futólag nem érintenünk egy eddigelé, hiszem, a nagy rész előtt ismeretlen új földjavítási rendszert, az úgynevezett »földcsövezést«, mely e hó 7-én báró Meznil Victorinak bakófai birtokán, Hollán Ernő jeles mérnök s műavatott honfitársunk által a föld szikkasztása s termékenyítése végett alkalmazott cserépcsövek letételével pár holdon eleve is lőn foganatosítva. A nemes báró meg lévén győződve a ki nem maradható javítás eredményéről, hír szerint nagy kiterjedésben szándékozik e kísérlet végetti műtételt a jövő kikelettel tettelesíteni. Mi szerencsésekknek érezzük magunkat, ha – legalább honunkban – ez új vállalat sikere felől koronkint az olvasót értesíthetendjük. Nem kételkedünk, hogy a jelen volt nagy nézőközönségből egy szakértő fog találni, ki a legrövidebb vázlatban érintett eseményt részletesben közlenni... Szombathely, oct. 13.”¹

Erre a részletes szakértői tudósításra kellett még várni három évet, amikor is Galgóczy Károly, a magyar mezőgazdaszat és minden más statisztikusa ismertette részleteiben ezt az első munkát, imígyen: „(...) legelső alagcsövezés Magyarországon Vas megyében történt b. Mesznil Viktor jószágán Bakófán, 1852-ben. Ugyanis a mintegy 800 holdból álló tagosított majorsági birtok szántóföldjeinek nagy része oly lapályos lévén, miszerint nemcsak a gyakori hóolvadás, hanem középszerű esőzés miatt is a lapályos területeken levő vetések megsemmisülnének, vagy pedig a föld célszerű használatát azok vízenyőssége egész évben akadályozná.

A minden üdvöst fölkarolni óhajtó báró a fennforgó bajoknak nyílt lecsapoló árokkal való elhárításának lehetetlenségéről

1 Pesti Napló, 1852. október 21. (786. sz.), oldalszám nélküli 2. oldal.

való meggyőződés után, vissza nem riadván a tetemes költségektől elhatározta, hogy szép fekvésű kies birtokának lapályosabb részeit skott-minta szerint alagcsöveztetni fogja. E célból Hollán Ernő mérnök kíséretében meglátogató hg. Schwarzenberg wittingauai jószágát Csehországban, hol az alagcsövezés már a legkedvezőbb sikerrel létesítve van. A meglepő eredmény által lelkesülten térve vissza Bécsbe, itt a földművelési minisztérium osztályfőnöke, Bischoff Ede úr részéről, buzgó törekvése s terveinek azonnali kivitele körül annyi méltánlással és hathatós gyámolítással találkozott, hogy néki, a m. kormány által Angliából mintául meghozatott cserépcső-nyomógép s csatornázási ásó-eszközök használatra készségesen átengedettek. A csőnyomógép, mely napjában 5000 darab csövet készített el, Szombathelyen tüstént működésbe tétetvén, a vállalkozó báró Bakófn Hollán Ernő úr által a lejtmerést (nivellatio) megkezdte, s a föld minősége megvizsgáltatván több mint 200 holdnyi vízátthatlan agyagföldnek, tehát olyannak, melyen a víz megáll, alagcsövezéséhez fogatott. 1852. évi oct. 7én már két hold készen volt s a megyéből összesereglett számos gazdák közszemléletére bocsátatott. A csövek szabályszerűleg pontosan 4 lábnyi mélységre s egymással 6 lábnyi távolságra fektették, és jóllehet berakások s a csatornák kiegyenlítése csak néhány nappal előbb végeztetett be a szemlélés előtt, a szakértők teljes megelégedésére mégis kitűnt, hogy a földalatti víz leszivárgása valamennyi elvezető csövön tökéletesen megindult, következőleg az alagcsövezés célja, a vizenyős vadvizes föld kiszikkasztása sikerült. 1853-ban midőn már nemcsak csősajtoló gépe, hanem egész csőgyára lett az uradalomnak, mellynek alkotó részei: szárogató épület, egy lóerejű iszapoló gép, égető kemence,

12 hold lett alagcsövezve; ezenkívül nemcsak maga szükségeit fedezte az uradalom, hanem kisebb megrendeléseket is elfogadott s kielégített Müsbach bécsi gyáros gyártmányaival vetekvő legtökéletesebb alagcsövekkel. 1854-ben alagcsöveztetett 18 hold, folyó 1855-ik évre 30 hold van kitűzve. Első évben a kezdeményezéshez Hollán Ernő úr adta az utasítást és tervet, az idő óta Kovács Ádám urad. felügyelő ur kezeli. Az alagcsövek ezere magának az uradalomnak, kis kedvezéssel számítva, 14 pFt-ba kerül, megrendelések 18 pFt-jával fogadtatnak el.

Gróf Erdődy Sándor vépi uradalma szinte 1852-ben kezdte meg az alagcsövezést, azóta szép sikerrel használja és folytatja. A csövek b. Mesznil gyárából szereztetnek s egy folyó ölnyi alagcsövet, csövet s mindenféle munkát betudva, körülbelül 14 pkr-ba kerül.²

Az alagcsővezet tehát beindult, de hogy ebben Hollán Ernőnek milyen szerepe volt, ha volt egyáltalán, arról nincs hírünk. Arról azonban van, hogy ő maga ilyesmit tervezett és készített Somogyban Széchenyi Pál birtokán 70 ezer holdon, és – ahogy az 1853-as tudósító írja – szerződése volt más birtokok vízrendezésére is.

Hogy mennyire terjedt el az alagcsövezés, arról csak az enged következtetni (mert adat nagyon kevés van), hogy Kvassay Jenő kultúrmérnöki mozgalmának szinte előlről kellett kezdeni mindent az 1880-as évek elején... De az is beszédes, hogy a korábbi tudósító, Galgóczy, később arról ad hírt, hogy báró Mesznil alagcsőgyártó gépét eladták, a telepet pedig felszámolták...

Abból, ahogyan megkezdődött az alagcsövezés, ahogyan tudták, kihez és hová kell menni tapasztalatért, hová gépért,

2 Galgóczi Károly: Magyarország, a Szerbvajdaság s Temesi bánság mezőgazdasági statistikája. Pest, 1855. 253. p.

az látható, hogy Hollán Ernő jól ismerte szakmájának új irányait, a technikai újdonságokat, volt hová kapcsolódnia, ma úgy mondanánk: képbén volt. Egy-egy ilyen „beavatkozás” azután az akkori, politikai hírek nélküli világban ráadásul nagyot is szólt!

Ez olyan időszak Hollán életében, amikor elképesztő energiákat mozgósított a szakmai célok eléréseért. Ekkor (1854-ben) írta *Taglalatos vagy mások szerint, bontó mértan* című tankönyvét, amely először füzetekben jelent meg, majd már egybekötve *Mértan alapvonalai tudományosan rendszeresítve. A magyar felsőbb tanodák számára rendszeresítve. Hollán Ernőtől* címmel. Az 1 Ft 30 krajcárért kínált 454 oldalas mű 1858-ban kiérdemelte a Magyar Tudományos Akadémia Marczibányi jutalmát, azaz 50 aranyat, ami abban az időben hatalmas összegnek számított. Marczibányi István még 1815-ben tette meg alapítványát a magyar nyelv tökéletesítéséért, elsősorban irodalmi alkotások jutalmazására, a magyar irodalom „profizmusának” megteremtéséért. Ez volt a Marczibányi nagyjutalom, ami után – kisebb összeggel – az egyéb tudományos osztályok hasonló céllal, a magyar tudományos nyelv megteremtésének szándékával írták ki jutalomkérdéseiket (mai szóval: pályázataikat). Ezt nyerte el Hollán a tankönyvével.

Hollán ekkor, 1858-ban már a vasútfejlesztések megkerülhetetlen szakférfiúja volt, és mint ilyen, nem volt rászorulva a pénzjutalomra. Meg is írta az Akadémiának: „legyen szabad az érdemtelenül nyert 50 darab aranyat az Akadémia rendelkezésére bocsátanom olyképp, hogy azt bölcs belátása szerint, mégis különösen az V-ik osztály köréhez tartozó dolgozatok élesztésére fordítani méltóztassék. Csupán az érmet (mely, mint látszik, az eddigi bilikom helyett adatik a jutalmazottnak) kéri

magának megküldetni a tisztelt mérnök, mint nagybecsű emlék” – írta lelkesen a *Pesti Napló* az Akadémia üléséről.³

A még a reformkorban alapított Országos Magyar Gazdasági Egyesület (OMGE) Hollánt mint aktív mérnököt az országos igazgatóválasztmányba delegálta. Az OMGE jelentette az egyik fórumot, amely a deáki „passzív rezisztenciának” az egyik aktív szereplője volt, Deák is nagyon támogatta, mint tisztán magyar intézményt, és Hollán ebben minden erejével részt is vett. Különböző kérdésekben kellett véleményt mondania mint jól képzett és tájékozott mérnöknek: előbb egy magyar technikus, Molnár Lajos kavicstörő gépét kellett Ordódy Lajossal együtt megvizsgálnia (1862). Erről azt „szakértették”, hogy kiváló lesz majd útviszonyaink javításánál. (Ne feledjük: csak tizenhárom évvel korábban, 1849. január legelején a magyar kormány és hivatalai menekülése Pestről Debrecenig úgy volt öt nap, hogy Szolnokra vonattal eljutottak egy nap alatt, majd onnan még négy napig szekerekkel utaztak tovább a szörnyű útviszonyok miatt.)

Utána még kiadták nekik ugyanígy Tormási Sándor kunszentmiklósi lakatosmester nyomókúttalálmányát (szintén 1862-ben), majd egy ennél sokkal fontosabb ügyben is megnyilatkozott: sürgette a pesti vízvezeték kiépítését – figyelem, közgazdasági érvekkel! –, hangsúlyozva, hogy a jó (esztétikus, tehát tiszta, valamint egészséges!) ivóvíz a Pest városában megtelepülni szándékozó *tőke bizalma miatt* nagyon fontos. Ilyen érveket utoljára Széchenyi hozott fel az 1838. évi nagy árvíz után, amikor házak ezrei dőltek romba, kőházak is, és féltő volt, hogy Pest fejlődését megakasztja a pusztulás, és ami még

3 Pesti Napló, 1859. január 19., oldalszám nélküli 2. oldal.



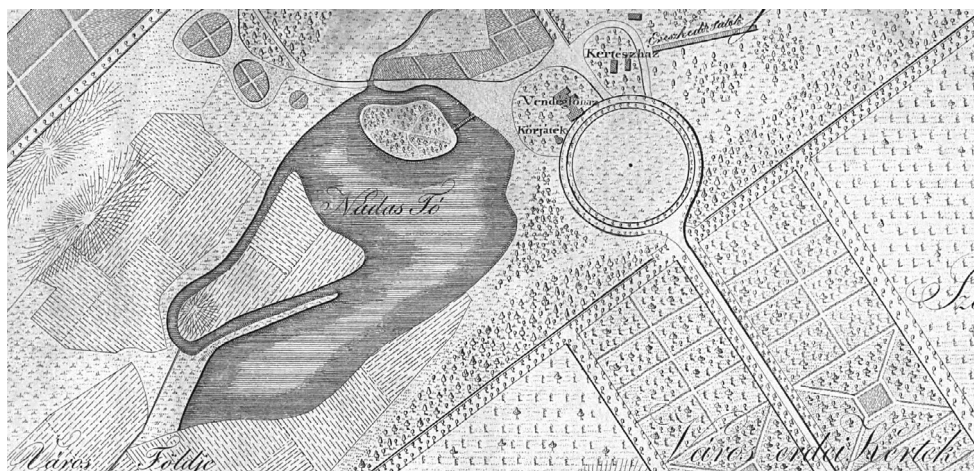
A bethleni alagsógyár az 1880-as években (Erdély, Szolnok-Doboka vármegye). A „gyár” fogalma egészen más manapság, mint a 19. századi vidéki Magyarországon. A fénykép a Millenniumi Országos Kiállításon szerepelt (Az esztergomi Duna Múzeum gyűjteményéből)



A Kanak község határában lévő pusztákon dréncsőves talajjavítást végeztek az 1880-as években (Bánát, Torontál vármegye). A fénykép a Millenniumi Országos Kiállításon szerepelt (Az esztergomi Duna Múzeum gyűjteményéből)



A kanaki alagsó kivezetése a Berzava-csatornába (Az előbbi fénykép részlete)



A Városerdő (ma Városliget) Pesten, Vörös László 1833-ban készült térképén.

A Magyar Mérnökegyelet alapítói a vendéglőházban és a Páva-szigeten gyülekeztek 1866. augusztus 4-én. Háromlapos acélmetszetű térkép (Az esztergomi Duna Múzeum gyűjteményéből)

rosszabb, meginog a pénzügyi befektetők bizalma. Se Kossuth, se mások nem jöttek azóta pénzügyi érvekkel, hanem inkább a hazafias érzelmek felé terelték a figyelmet. Hollán volt az első, aki hideg fejjel gondolkodva elővette a makacs tényeket és úgy érvelt. De hát: mérnök volt, mi mást is tehetett?!

Pest ügyében aztán másodszor is delegálták Hollánt: a pesti csatornázás tervbírálatában kellett bizottsági tagságot vállalnia más neves szakemberekkel (Korizmics László, Fest Vilmos, Mihalik János, Hollán Ernő, Belcsák Károly) együtt (1863). Ez már az az idő egyébként, amikor Hollán Ernő nagyon nagy figyelemmel és odaadással a vasutak fejlesztése felé fordult. Kevés egyéb feladatot vállalt, és tehermentesítették is, mert tudták, hogy a vasútfejlesztéshez a magyar szakpolitikusok közül ő ért a legjobban.

Hollán Ernő vasútfejlesztési munkásságát nálam avatottabbak ismerik és ismertetik, nekem engedjék meg ebből

csak annyi, amennyi ebből az ő mérnöki tudására világít rá. Hollánt a magyar vasutak fejlesztésében való kiváló munkásságáért az Akadémia V. osztálya levelező tagjává választotta. (Ez a Matematikai és Természettudományi Osztály, ennek volt első mérnök tagja Beszédes József, majd Vásárhelyi Pál – a költő Vörösmarty Mihály ajánlásával!). Hollán Ernő székfoglalóját is vasúti témában, ám mégis szakkérdésben, a vasúti hidakról tartotta „Az újabb szerkezetű vasúti hidakról, különösen a rácsrendszerrel” címmel. Ez egy nagy lélegzetű munka, komoly számítások találhatók benne, mint rendszeren egy mérnöki tanulmányban-elemzésben. Most képzeljük magunk elé a kor hírlapi tudósítóját, aki tegnap még a Pesti Magyar Színház kicsit káposztaszagú nézőteréről tudósított, másnap meg a méltán közismert és népszerű vasútfejlesztő szakember akadémiai székfoglalójára küldik ki, arra számít, hogy ott majd kies hazánk gyönyörű tájainak felfe-

dezésével találkozok – és ott neki mindenféle kacskaringós jeleket rajzol ez az ember a táblára.

Hollán integrálszámítással érvelt a ma rácsos tartónak nevezett szerkezetek alkalmazása mellett a más – kő, öntött vas, fa – anyagok és az azokból készíthető szerkezetek helyett. A tudósító ugyan mit tehetett, amikor ebből egy árva szót se értett? Lelkendezett azon, amit igen.

Én sem bonyolodom most bele mérnökmatematikai fejtegetésekbe, és nemcsak azért, mert ez itt és most egy „vegyes” emlékülés és hallgatóságunk nagyobb része nem értené, hanem azért sem, mert már – lévén, hogy négy évtizede muzeológus vagyok, nem pedig mérnök – magam sem igazodom el rajta. Maradjunk tehát a korabeli tudósítónál, aki aztán igen elegánsan oldotta meg a semmit nem értés problémáját: „Sokkal terjedelmesb, s tudományos tekintetben magasabb körben járó volt ez előadás, hogysem olvasóink kivonatot várhatnának tőlünk e helyen. Vannak ugyan részei, melyeket nem kevesebb élvezettel, mint tanulsággal olvashat a laicus is, egészben mindazáltal, mint valóban akadémiai előadás, csak a szakférfiak által felfogható. S a szakemberek, meg vagyunk győződve, különös köszönetet mondanak ez értekezésért, mely a hídépítésnek gyakorlati tekintetben, főleg a vasutak készítésénél, oly nagy fontosságú kérdését minden oldalról annyira kimerítőleg és oly alaposággal fejtegette, amint várhatni oly férfiútól, aki szakában a tudomány legújabb mozzanatait is ismeri, s a mély elméletet nagy gyakorlati jártassággal párosítja. (...)”

Ezekhez járul az előadás nyelvének tiszta magyarsága. Nem azon neme a purismusnak, mely szó szerint átfordítja az idegen műszókat, s új szókat farag, a melyek a nyelvet is rontják s a mellett értelmetlenek. Hollán műszavait azonnal meg-

érti minden magyar, nem csinált, hanem többnyire az életből kölcsönzött kifejezések azok, melyeket szóbeli előadása közben is azonnal megtalál. Megannyi tulajdonok, melyeknél fogva újra meg újra kifejezett örömmel üdvözöljük a derék értekezőt akadémiánkban.”⁴

Csak egy példa az idegen műszók magyarázására: a teherviselő szerkezeteknek a „tartony” nevet adta. Ebből lett mára a „tartó”, amely azóta is ezen a néven ismert, használt és egyértelmű a mérnöki szaknyelvben.

És ha már „tartó”, a mai Műegyetem legrégebbi kara, az Építőmérnöki Kar, ott pedig a *primus inter pares* a Tartószerkezetek Tanszék, joggal, hiszen szinte nincs olyan építőmérnöki munka, ahol a statikai kérdések ne volnának az előtérben, meghatározva az összes többi. Hollán Ernő magasan képzett, a matematikában kiemelkedően jártas, és mint láttuk, a kor csúcstechnikájában, a vasútépítésben is abszolút profi mérnök volt, nem csoda tehát, hogy akadémiai székfoglalója után a Műegyetem is megkereste, hogy a vasútvonalakhoz oly szükséges hidak építéséről előadásokat tartson. Ez – az akadémiai előadásból kitűnően – ma az Acélszerkezetek Tanszéknek felelne meg leginkább. Sajnos a Műegyetem levéltárának háborús sérülései miatt meglehetősen nehéz ennek az oktatói életnek a földerítése, mert a budapesti sajtó sem tudósított ilyesmiről, de még a Hollán Ernő halálakor róla emlékbeszédet mondó tudományegyetemi kollégája sem említette az elhunyt egyetemi oktatói életét. Nyilván meghívott előadó volt.

Hollán Ernő mérnöki szaktekintélye a korszak sztárbiznisze, sztárfejlesztése, a vasút miatt volt kiemelkedő, az új vasutak nyomvonalainak kijelölésénél a roppant

4 Pesti Napló, 1859. május 19., oldalszám nélküli 2. oldal.

szerteágazó érdekek miatt pedig nagyon nagy előrelátásra, szervező- és tárgyalókészségre, valamint sok szál együttes kézben tartására volt szükség, amit ő elbírt. Ez az együttes képessége kellett ahhoz is, hogy – átlátva a magyar mérnöki karnak a magyarországi munkákban lévő kiszorított(?), lenézett(?) helyzetét, a magyar mérnöktársadalom összefogását megszervezze.

Munkatársa az Országos Magyar Gazdasági Egyesületben, Galgóczy Károly, így jellemezte a helyzetet 1866-ban, amikor már Hollánnal együtt többen egy mérnökegyesülésen gondolkodtak: „A hatalom eddigi politikai célzataihoz képest oly elemeket hozott pártolásba, és részesített előnyökben, melyek a hazafiak kizárásával a tért majdnem teljesen elfoglalva tartják, az idegen elem egészen kezei közé vette a mérnöki működést, s azt jelenleg is mostoha gyámkodása alatt tartja annyira, hogy magyar mérnök mindjárt csak sok küzdelemmel bír valamely mérnöki munkálatnál alkalmazást nyerni, habár alábbrendelt állomásban is.”⁵ Az alapítás politikai környezetéről így írt: „(...) eddig a kormánykörök minden egyesülésben a hatalom megdöntésének célzását, minden oly intézményben, mely csak legkevésbé is a nemzetiesség jellegét viselte, forradalom támoszlopát látták, s azért megakadályozandónak tartották. Jelenleg a nézetek megváltoztak, s alapos reményeink lehetnek, hogy egy ily egylet alakításánál nem fogunk találkozni oly nehézségekkel, melyek létrejöttét csak rövid idő előtt is valószínűleg megakadályozták volna.”⁶

Valóban, a Habsburg-kormányzat végletes eladósodása és a nagyon vesztes helyzetű olasz és porosz háború (benn voltak

Csehország szívében!) is kellett ahhoz, hogy a birodalom feladja a magyar nemzet egzecirozását és a tárgyalások meg engedmények útjára lépjen...

A kezdetben csak Mérnökegyletnek, majd 1872-től Magyar Mérnök és Építész Egyletnek nevezett nagyon fontos szakmai szervezet Hollán Ernő és pár mérnöktársa „szüleménye”. Nagyon nagy dolog történt 1866-ban! Azért hangsúlyozom, hogy 1866-ban, mert az egylet saját kiadványa, első közlönyének előszava ellenére nem 1867-ben, hanem egy évvel korábban, 1866-ban alakult meg a Magyar Mérnökegylet. A Magyar Mérnökegylet alapító közgyűlését egy négynapos, igen gazdag program keretében 1866. augusztus 5-én tartották Pesten 368 regisztrált taggal, a Köztelken, azaz az OMGE székházában, elnökül pedig a köszöntő és programadó beszédet is mondó Hollán Ernőt választották meg.

A mérnök urak augusztus 4-én a Városligetben gyülekeztek, a Páva-szigeten (mellette volt a vendéglő nagy kerthelyiséggel), elmentek az Állatkertbe, a másnapi alapító közgyűlés után megtekintették az épülő hűvösvölgyi tébolydát, a pesti rakpart és mellette az Akadémia épületénél folyó építkezést, az új országházat a Nemzeti Múzeum mellett, továbbá az óbudai hajógyárat. A háromnapos program ünnepélyes záróestje a Császár fürdőben volt, ami – különös tekintettel a főváros igen gazdag kurtizánkínálatára – igen vonzó lehetett az egyletbe bevonni kívánt vidéki mérnök-kollégák számára. Hiába tekinthette tehát magát az új szervezet „ideiglenesen megalakultnak”, merthogy az alapszabályokat még nem hagyta jóvá a m. kir. Helytartótanács, attól még az ténylegesen megalakult.

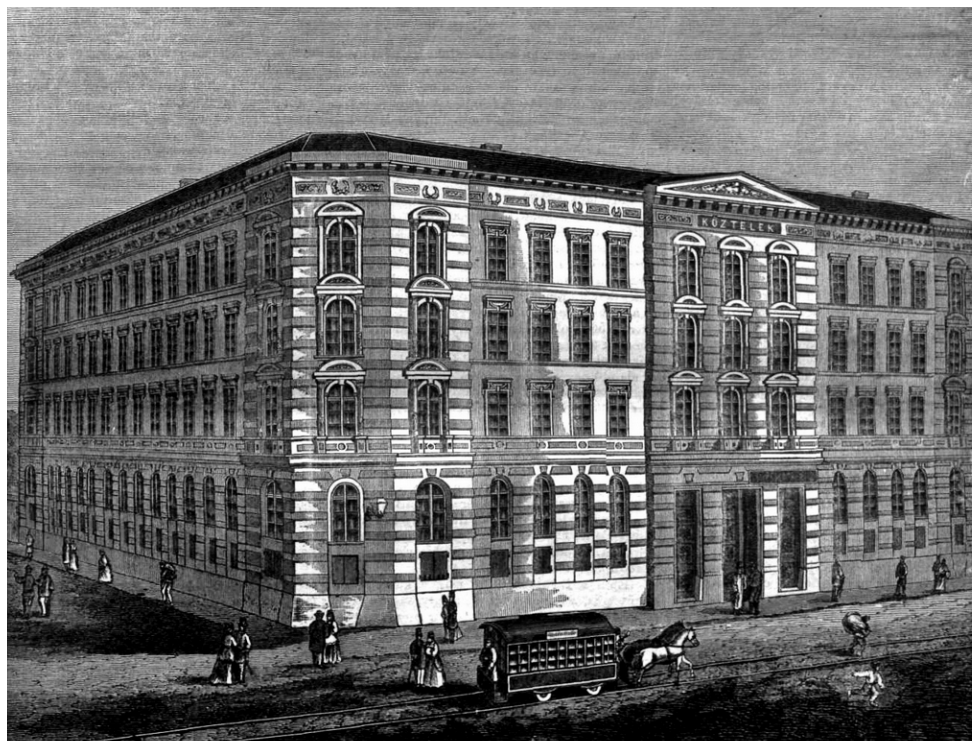
Ahogy a kortársak is kimondták rögtön az alapító közgyűlés után, legalábbis a Pesti Napló szerkesztőségi cikkében ezt

5 G. K. [Galgóczi Károly]: Néhány szó a magyar mérnökökhöz. Pesti Napló, 1866. január 27., címlap.

6 Uo.

olvashatjuk 1866. augusztus 6-án: „Nem lesz, de már van magyar mérnök egyesület!” Egy már belépett tag, Gulácsy Kálmán ugyanott így írt: „...hogy addig is, míg a jelenleg megállapított alapszabályok felső helyen megerősítettvén, az egyesület magát véglegesen megalakultnak kimondhatja, most ideiglenesen, a legszebb reményekre jogosítva megalakult az.”⁷

Hollán Ernő életművének a Magyar Mérnökegyelet megalapítása – majd az ő, 19 éven át tartó elnöki munkássága – fontos fejezete. A mérnöki munkában nincs olyan, hogy „fő mű”, mert a legtöbb esetben a mérnöki munka egymásra épülő rendszer. Ám azzal, hogy a Mérnökegyelet nagyon hamar megkerülhetetlen szereplőjévé vált a magyar gazdaságnak, és hogy méltán vívta ki a kortársak elismerését, nyugodtan tekinthetjük ezt Hollán Ernő élete fő művének.



Az Országos Magyar Gazdasági Egyesület székháza az Üllői út és Köztelek utca sarkán.
Itt alakult meg a Magyar Mérnökegyelet 1866. augusztus 5-én
(A Vasárnapi Újság fametszet illusztrációja az 1873. március 30-iki számában)

7 Pesti Napló, 1866. augusztus 10., címlap.