

Széchenyi és Vásárhelyi szerepe az Aldunaszabályozásban.

Széchenyi három évig utazott fiatal korában br. Wesselényi Miklóssal. Sokat látott, tapasztalt, tanult. Utazásáról hazatérve, komoly gondolkodás után, Magyarország anyagi és szellemi életének kifejtésére határozta el magát. Politikai ambíciói nem voltak, a hazai nyelvet csak tördelte, a tett embere volt. Mint huszártiszt megjelent az 1825. évi országgyűlésen, ahol a nemzeti nyelv ápolása, illetőleg fejlesztése érdekében egy magyar akadémia felállításáról tanácskoztak. Nagy Pál jeles ellenzéki szónok hatásos beszédben áldozatkészségre hívta fel az ország gazdag főurait. Széchenyi érezte, hogy ő a gondviselés által küldött férfiú, akinek kötelességei vannak hazájával szemben. Felállott és a hallgatóság soraiból mondotta el egyszerű, de nagyjelentőségű, első parlamenti beszédét: „Nékem itt (t. i. a követek között) szavam nincs; az országnak nagyjai közé sem tartozom (t. i. kiket Nagy Pál aposztrofált); de legszerencsésebb pillanatomnak mindig azt tartom, melyben hazám iránt való határtalan szeretetemnek bizonyosságát adhatom. S minthogy birtokos vagyok, ha feláll egy olyan intézet, mely a magyar nyelvet kifejti, mely azzal segíti honosinknak magyarokká neveltetését: jószágomnak egy esztendei jövedelmeit feláldozom rá“.¹⁾ Mindenki előtt egyszerre ismertté lett. Lelkiismerete nem hagyja nyugodni, nehéz feladatok megoldásába kezd. Látja elmaradottságunkat, érzi, hogy a trón és a nemzet közé ékelődött évszázados bizalmatlanság jóra nem vezethet. A vármegyék egyoldalú sérelmi politikája kizárt minden megértést. Széchenyi saját szavaival így jellemzi szomorú közállapotainkat: „Mikor a politika terére léptem, Magyar Ország sírkerthez hasonlított, a hol minden alszik és a hol a kormány, a magyar alkotmány és a magyar nemzetiség utolsó szikráját sírba temeti“.²⁾

Politikai függetlenségünkért folytatott szívós és állandó küzdelem, elvonta figyelmünket a legfontosabb közgazdasági, közlekedési kérdések megoldásától. A vasút még ismeretlen, közlekedési politikánk nagyobb tevékenysége a víziutak forgalmi lehetőségeinek előmozdítására, a folyók szabályozására, hajózható csatornák építésére irányul a közutak fejlesztésével szemben. A XIX. század eleji víziközlekedés jelentőségére mutat *Magda Pál* a következő sorokban: „Der innere Handel wird befördert durch 2000 Jahrmärkte, schiffbare Flüsse und Canäle, und hie und da durch gute Landstrassen“. — „Der innere Handel könnte mit einem weit grös-

¹⁾ *Zichy Antal*: Gróf Széchenyi István beszédei, Bp., 1887.; 28. old.

²⁾ *Majláth Béla*: Gróf Széchenyi István levelei, III. k., 24. old.

sern Nutzen betrieben werden, wenn die Donau mit der Theiss zwischen Pesth und Szolnok, die Sau mit der Drau, diese mit dem Plattensee und mit der Donau durch Canäle vereinigt, und die jetzt noch unschiffbaren Flüsse schiffbar gemacht würden“.³⁾ — Ezzel szemben a víziközlekedés akkori lehetőségeit vizsgálva, azt látuk, hogy csatornáink alig voltak, az ősalapotban levő folyók pedig nem kedveztek a hajózásnak. Számbavehető csatornáink a Ferenc-csatorna, a Béga-csatorna és a sárvízi Nádor-csatorna voltak. A Ferenc-csatornán 1806-ban kb. 1000 hajó közlekedett, többen 600—700 tonna rakománnyal. Nagyrészen gabonát, sőt, fát, bort és dohányt szállítottak nyugat felé. A Bánát mezőgazdasági nyersterményeit többnyire egyetlen víziútján a Béga csatornán, azután a Tiszán és a Dunán szállították. Röviden azt mondhatjuk, hogy — sajátos helyzetünkől kifolyólag — a közforgalmi eszközök fejlesztése nem tartott lépést közgazdasági viszonyaink kívánalmaival.

Széchenyi fellépése a vízszabályozás terén is epochális jelentőségű. Sürgeti a közlekedési viszonyok javítását, a Duna szabályozását. A Dunában világforgalmi utat lát, hazánk ütőerét. Felveti a kérdést, hogy vajon ki fáradozott volna „mappán kívül“ megnézni és személyes tapasztalatok után rendezni a Duna folyását? Nem teoretizálással segíthetünk a haza sorsán, hanem cselekvéssel. Hiányos törvényeinket még hiányosabban hajtottuk végre. Ezért van, hogy „egy keresztény nemzetnek vize sincs olly szomorú állapotban, mint a jó szöke Duna“.⁴⁾ Szerette a Dunát annak ellenére, hogy ismerte rossz oldalát is.⁵⁾ Olyan vidékek felé folyik, ahol mezőgazdasági terményeinket nem értékesíthetjük. A keleti országok „inkább oly árúkat fogyasztának, amelyek némi nagyobb industriának gyümölcsei“. Torkolata nem a miénk és vize a könnyen elzárható Fekete-tengerbe ömlik a kereskedelemnek sokkal megfelelőbb nyílt Óceán helyett.

Széchenyi egész életének egyik legfontosabb tevékenysége — attól az időtől kezdve, mikor 1828-ban nyilvános pályára lépett — a vízszabályozásra esett. A vízszabályozásban való szerepét *Gonda Béla* így jellemzi: „Széchenyinek az ország gazdasági föllendítésére irányuló törekvéseiben bizonyára a legkiválóbb helyet foglalja el a közlekedés javítását célzó nagyszabású működése. S különösen a dunai hajózás megteremtése az, ami a 30-as években közhasznú tevékenységének legnagyobb részét igénybe veszi. Majd pedig, midőn ez a Dunagőzhajózási Társaság megteremtésével és az Al-Dunán a hajózó viszonyok javításával jó részben sikerre vezet, ott látjuk őt a magyar Alföld meghódításán, a rakoncátlan Tisza folyó megzabolásán működni, hogy ezzel egy gazdag országrészt megmentsen a gazdasági kulturának“.⁶⁾

A dunai gőzhajózással már Széchenyi előtt is többen — eredmény-

³⁾ *Magda Pál*: Neueste statistisch-geographische Beschreibung des Königreichs Ungarn, Croatien, Slavonien und der ungarischen Militär-Grenze. Leipzig, 1834., 73. old.

⁴⁾ Gróf Széchenyi István munkái. Bp. II. k., 1905. Stadium 199. old.

⁵⁾ „Miránk nézve visszásan foly, kedvünkért megfordulni nem fog“. Gróf Széchenyi István munkái. Bp. I. k. 1904. Hitel 96. old.

⁶⁾ *Gonda Béla*: Vásárhelyi Pál élete és művei. Bp., 1896. 7. old.

telenül — foglalkoztak. A gróf jól emlékezett 1818 körül Pálffy Ferdinand gr. vezetése alatt álló gőzhajózási társulat kísérleteire és teljes balsikerére. Azért, mikor 1828 ápr. 17.-én Andrews James és Prichard József velencei angol hajóépítők három évre szabadalmat kaptak egy dunagőzhajózási társulat alapítására és Széchenyit felkérték a részvénytársaságba való belépésre — nem akarván nevét esetleg rosszul sikerülő vállalkozás által meghurcolni — egyelőre várakozó állást foglalt el.⁷⁾ Mihelyt meggyőződött azonban a vállalkozás komolyságáról és a hajók technikai tökéletességéről, örömmel lépett be; ő lett a társulat leglelkesebb barátja, igazi mozgatója. Jelentékeny pénzösszeg felajánlása mellett, József nádort, Benvenuto, br. Geymüller és br. Puthon bécsi bankárokat is megnyerte a vállalat részére.⁸⁾ A szabadalmat három évről 15 évre hosszabbították meg. A gőzhajózási vállalat fennmaradása biztosítottnak látszott. A hajóút rendezéséről kellett gondoskodni.

Nagy cél fogamzik meg Széchenyi agyában. Bécestől Konstantinápolyig, rendszeres gőzhajójárat teremtésével kívánja a Keletet hazánkon át összekötni a Nyugattal. Elhatározását tett követte. Hogy megismerje a hajózás akadályait, illetőleg lehetőségeit, személyesen utazik végig a Dunán. Pesten összetákolta „Desdemona“ nevű hajón,⁹⁾ jobbanmondva fabárkán, mely „nem igen különbözött azoktól, melyeken a régi kor hősei kezdének megvíni a habokkal“,¹⁰⁾ 1830 jún. 24.-én Waldstein János gróffal és Beszédes Józseffel, nélkülözések között utazik le Pesttől a Fekete-tengerig.¹¹⁾ Az utazás alatt mindent megfigyel és tapasztalatairól feljegyzéseket készít. Elkeseredik, látva a parasztok maradiságát, alacsony igényeit, mikor legfeljebb napi 15 garasért szívesen vállalkoznak az állatnak való nehéz hajóvontatásra. „Már most versenyezzen velök egy gőzhajó!“¹²⁾ Írja naplójában. Az utazás kellemetlenségeire vall naplójában az a megjegyzése, hogy „minden előintézkedés dacára a szúnyogok majd megettek“. Megismeri az Ó-Moldova alatt kezdődő sziklás folyamszakaszt. A „rémitő“ Islasról megjegyzi, hogy magas vízállásánál semmi baj nincs, de mikor alacsony a víz, egy ügyes ugró egyik partról a másikig szökdelhetne a vízből kiálló sziklacsúcsokon. Csodálattal szemléli a hajózás legnagyobb akadályát, az Ada-Kaleh sziget mellett fekvő Vaskaput. Miután július 5.-én Orsovára érkezett, első feladatának tartotta a hozott ajándé-

⁷⁾ Einladung zu einer Actiengesellschaft. Bécs, 1829. ápr. 21. Akadémiai Széchenyi Irattár. *Liphay Sándor*: Gróf Széchenyi István műszaki alkotásai. Bp., 1896. 46. old.

⁸⁾ *Boleszny Antal*: Széchenyi munkálatai az Al-Dunán tekintettel a Dunagőzhajózás és a Széchenyi út történetére. Temesvár, 1878.

⁹⁾ Ezen a „vízi-házon“ személyzettel együtt összesen 11-en utaztak. A hozzá csatolt kis csónakot Juliette-nek hívták. „Hajónkat Desdemona névre kereszteltük, a csónakot Forray I. és Waldstein kedveért Juliette-nek neveztük“, írja naplójában Széchenyi. *Zichy A.*: Gr. Széchenyi István naplói. 273. old.

¹⁰⁾ Gróf Széchenyi István munkái. Bp., 1904. I. k. Világ, 10. old.

¹¹⁾ A hajóút részletes leírása. *Zichy A.*: Gr. Széchenyi István naplói 271—278. old., továbbá *Zichy A.*: Gr. Széchenyi István külföldi úti rajzai és feljegyzései 340—375. old.

¹²⁾ *Zichy A.*: Gr. Széchenyi I. naplói 274. old.

kokkal engedékenységre birni a szabályozást ellenző Omer török pasát; sajnos kevés eredménnyel. Mindenütt tanulmányozta a dunai tartományok gazdasági, kereskedelmi és politikai viszonyait. Megismerkedett Popovich Lázár Fótával, aki Milos szerb fejedelem rokona és jómódú kereskedő volt. Később az ő barátságára támaszkodott az aldunai sziklarepesztéseknél. Popovich jól beszélt a balkáni nyelveken; barátságos modora, intelligenciája miatt Széchenyi és közte tartós barátság fejlődött ki.

Az utazás közben — amit az argonauták útjának szoktak nevezni — Széchenyi rendkívül sokat szenvedett és betegeskedett. „A Duna folyamának és hajózhatóságának tanulmányozására nézve voltaképp egyéb gyakorlati dolgot alig csinálunk, mint azt, hogy gyapjúzsákok gyanánt levitetjük magunkat rajta“.¹³⁾ Később így folytatja: „Hetünk közül eddig csak Waldstein és József maradtak egészségben“.¹⁴⁾ Hirsóvához közel, júl. 17.-én, a gróf halálát sejtve, Waldstein grófnak lediktálta nevezetes politikai végrendeletét, melyben azt mondja, hogy Magyarország felemelésére három eszköz van; a nemzetiség, közlekedés és más nemzetekkel való kereskedelmi kapcsolat. Betegségéből szerencsésen felgyógyult.

Érdekesen jellemzi vízszabályozási viszonyainkat, utalva arra, hogy a korábbi mulasztásokat kiméretlen intézkedésekkel egyszerre akarjuk jóvátenni. „Vízszabályozásainknál egyik szélsőségből a másikba estek. Az előtt egy magános malma egészen megakadályozta a közérdekű vállalatokat; most ilyet, habár az illetőnek minden vagyonát képezze, minden kárpótlás nélkül, egyszerűen elhordanak“.¹⁵⁾

Aug. 4.-én ért a Fekete-tengerbe, ahonnan konstantinápolyi tartózkodása után, visszafelé szárazföldön, nagyrészen lóháton tette meg az utat. Útközben meglátogatta Milos szerb fejedelmet és barátságot kötött vele. Zimonyból okt. 13.-án azt írja Orsovára Popovich Fótának, hogy „ha Isten akarja és az emberek nem akadályozzák — úgy nemsokára másképpen fog a Duna kinézni“. Okt. 19.-én érkezik Pestre, majd Pozsonyba siet, hogy részt vegyen az országgyűlésen.

A hajóút megerősítette Széchenyiben azt a hitet, hogy az Aldunát mindenáron meg kell nyitni a közlekedésnek, hajózhatóvá kell tenni. Tapasztalatai megérlelték benne az aldunai szabályozás eszméjét. Szakértőjének, Beszédes Józsefnek a tévedése azonban rövid időre őt is félrevezette.¹⁶⁾ Beszédes vízépítési munkái közismertek voltak, a sziklarepesztésben ellenben semmi tapasztalattal sem rendelkezett. Szakértői jelentésében azt mondja, hogy „a Duna vizét Ó-Moldovánál minden vízálláskor három öllel függősen alábbszállítani lehet; hogy ezzel — sőt kizárólag csak ezzel a munkával — minden dunai kiöntésnek, sőt a Száva, Tisza és Dráva kiöntéseinek is elejét venni lehetne; végre, hogy a dunai görbüle-

¹³⁾ Ugyanott 346. old.

¹⁴⁾ Zichy A.: Gr. Széchenyi I. külföldi úti rajzai és feljegyzései 350. old.

¹⁵⁾ Zichy A.: Gr. Széchenyi I. naplói 247. old. Lásd ehhez hasonló nézeteit részletesen, Stadium (1905.) 225—226. old.

¹⁶⁾ Zichy A.: Gr. Sz. I. naplói 278. old.

tek átmetszésével a vízállást úgy Pest, mint Bécs körül mintegy 10 lábnyival függősen alábbszállítani lehetne“.¹⁷⁾

Beszédes az említett indokoknál fogva — a hajózás szempontjából — nem helyeselte az Alduna szabályozását. Attól félt, hogy az alacsony víz-állás gátolja majd a hajózást, pedig a szabályozás éppen ennek érdekében történik. Az aldunai sziklarepesztések költségeit 50.000 forintra becsülte.

Széchenyi nemsokára szakított abban az időben különben általános nézettel, hogy az összes árvízбайaink kulcsa az Álduna zuhatagainak szabályozatlanságában rejlik. Vásárhelyi Pál lángező mérnök oszlatta szét ezt a balhiedelmet, akit az építési főigazgatóság Huszár Mátyás után 1829 ápr. 24.-ről kelt megbízólevéllel a dunai térképezés vezetésével és a dunai hajózási mérnöki állás ideiglenes ellátásával bízott meg.¹⁸⁾ A magyar folyamhajózás végre hivatott kezekbe került. Beszédes hibás következtetéseit az Athenaeumban írott „Néhány figyelmeztető szó a vaskapui ügyben“ című értekezésében cáfolta meg. Meggyőzte Széchenyit a vízszín leszállításának lehetetlenségéről. A gróf rámutat nemsokára a korábbi tervek hiányaira. Átlátja, hogy a vizek nivójának Beszédes szerint megjelölt nagymérvű leszállásától nem kell félni. Tudja, hogy az Alföldet kiszárítani nem szabad, nagyobb kárt okoznánk mint hasznot. Az árvizek ellen úgy védekezünk, hogy a mocsarak levezetése mellett is megmaradjon az öntözés könnyű lehetősége. A feladat tehát „vizeinket Dunánktul kezdve úgy rendelni el, hogy azok lehetőségig hajózási csatornákul szolgáljanak; víz-áradásink átka megszűnjön; de mindenek felett, ne legyen elrontva, hol természet alkotta, az irrigatiói lehetőség, melly honunknak tán szintoly nagy áldására lehetend jövőben . . .“¹⁹⁾

Minden igyekezetével arra törekedett Széchenyi, hogy a kormányköröket megnyerje a szabályozás támogatására. A Zimonyig tervezett hajózást — az Alduna szabályozásával — Galacig, sőt Konstantinápolyig szeretné kiterjeszteni. Először Kolowrath-hoz fordul, sürgeti az ország „adóképeségének“ emelését. Ezt tartaná legbiztosabb alapnak a köz érdekében közköltésen történő nagy feladat megvalósításához.²⁰⁾ Hiába hangoztatja a kivétel nélkül való hozzájárulást, aggodalma előre megadja a választ: „De annyi nagyság, oh vajha csalódnám! a mi homokpusztáink és mocsaraink közt nem lakozik“.²¹⁾ Attól tart és nem csalódik, hogy az akkor divatos só felemelt áránál többet nem fognak a költségek fedezésére felajánlani.

Széchenyi dunai utazása alatt 1830 őszén elkészült a gőzhajózási társulat I. Ferenc nevű első gőzhajója. Bécs mellett a florisdorfi parton bocsátották vízre. A következő évben nagy ünneplés közepette jelent meg Pesten. Próbajáratokat indítanak. Széchenyi fogadásokkal igyekszik a kö-

¹⁷⁾ *Beszédes József* sárvízi igazgató vízmérő sajátkezű jelentése: A Duna Világ kereskedési és mocsár kiszárítási tekintetben. Konstantinápoly 1830. aug. 30.; Ak. Széchenyi Irattár. *Liptay* i. m. 47. old.

¹⁸⁾ Az eredeti okmány másolata. *Gonda Béla*: Vásárhelyi Pál élete és művei című munkájának 53—55. oldalain.

¹⁹⁾ *Zichy A.*: Gr. Széchenyi I. hirlapi cikkei I. K. 63. old.

²⁰⁾ *Stadium* (1905.) 229. old.

²¹⁾ *Zichy A.*: Gr. Széchenyi I. napló 279. old.

zönség nagyobb érdeklődését felkelteni, hogy őket a vállalatban való részvételre serkentse.²²⁾ Fáradozása nem volt hiábavaló, a Dunagőzhajózás igen jó üzleti vállalkozásnak mutatkozott.

1832 jan. 5.-ről keltezett levelében Széchenyi a gőzhajózási társulatnál pendíti meg az Alduna szabályozását és felszólítja Eskeles, Geymüller, br. Sina és br. Puthon részvényeseket, illetőleg igazgatókat, hogy a vállalkozás élére álljanak. A Beszédes-féle 50.000 forintra előirányzott sziklarepszési tervzet költségeinek fedezésére új részvények kibocsátását és ezeknek hajóvámval való gyümölcsötzetését ajánlja.²³⁾ Nem sokkal később József nádorhoz fordul, hogy a Pozsony-pesti hajóút rendbentartására gőzkostrógépet vásároljon.²⁴⁾

A gróf agitációja és a gőzhajózási társulat szép fejlődése a Dunára fordította a bécsi kormánykörök figyelmét. Nem lehet ugyan azt sem állítani, hogy a kormány egészen figyelmen kívül hagyta volna Széchenyi korábbi próbálkozását. Első dunai tanulmányútja alkalmával Reviczky kancellár magához hívatta, hogy Schönsteinnel és br. Krieggel együtt a „keleti“ kérdésben megbeszélést tartson. Az udvari haditanács ugyanekkor Pirágo műszaki tisztet akarta Széchenyi mellé kirendelni félhivatalos utitársul. A gróf azonban ezt a kitüntető ajánlatot visszautasította, nem is sejtve azt, hogy később talán éppen e miatt milyen megalázásban lesz része. Egy év után, a bécsi kormány egészen mellőzve a gróf saját költségén végzett eredményes és merész kezdeményezését, Esztei Ferdinand főherceget küldte le az Alduna tanulmányozására. Mikor pedig Széchenyi a tervről hallott és lépéseket tett abban az irányban, hogy személyes tapasztalatainak értékesítése céljából a főherceg kíséretéhez csatlakozhassék, ajánlkozását sértő módon utasították vissza. A válasz szerint Esztei Ferdinand főherceg tanulmányútja szigorúan katonai jellegű, melyen a meghatározott szűk kíséreten kívül más részt nem vehet.²⁵⁾

Csakhamar észrevette az akkor már általánosan ünnepeelt Széchenyi, hogy népszerűségének emelkedése a kormány bizalmának elvesztését vonja

²²⁾ Széchenyi Napló, 1831. ápr. 4. Das Dampfboot ging mit vollem Succes nach Tétény u. zurück. Nie sah ich mehr Menschen in Pest u. mehr Enthusiasmus.

Május 8.-án. Dampfschiff nach Waitzen gefahren 3³/₄ — zurück 1³/₄ Stunden. Bei dem Bischoff gegessen.

Június 6. Dampfschiff — Louis u. George Károlyi u. ich gewettet — um 300 fl. C. M. Nach Visegrad 100 Personen eingeladen. 6 Stunden hinaufgefahren, 3 Stunden herunter etc. *Lipthay* i. m. 48. old.

²³⁾ *Majláth Béla*: Gróf Széchenyi István levelei, I. k. 212. old.

²⁴⁾ Ugyanott 221—224. old.

²⁵⁾ Széchenyi Napló. 1832. május 1. Wie viel Erniedrigungen bin ich ausgesetzt gewesen! Defonds annonciert mir des E. H. Ferdinand Antwort wörtlich: „Die Reise wird nur in rein militärischer Beziehung unternommen u. hiezu keine grössere Begleitung wünschend, als die bereits hiezu bestimmte. Das Dampfboot sei jedoch offen, folglich können S. k. H. Niemanden verwehren auf selben die Reise nach Semlin mitzumachen, — von Semlin abwärts hätten jedoch S. k. H. das Dampfboot ausschliesslich für sich zur ferneren Reise gemiethet u. werden sich zu dieser Fahrt so wie zur weitem auf den Tschaiken blos von der schon bestimmten Begleitung folgen lassen, ohne sonst Jemand mitzunehmen“. *Lipthay* i. m. 49. old.

maga után. Rosszul eső tapasztalatai még sem térítették el eredeti céljától. Addig dolgozott és propagált, míg végre a kormánykörök is belátták, hogy ő a hivatott kezdeményező. 1833 jún. 20.-án József nádor levélbelileg felszólítja, hogy vállalja magára mint királyi biztos az aldunai szabályozás nagy munkáját, aki a helyi viszonyokat ismeri és a dunai hajózás akadályainak elhárítása, valamint a mederfelvételek körül számos érdemet szerzett. A meglepő felszólításra Széchenyinek kétkedő gondolatai támadnak — azt gondolja, hogy az országgyűlésről akarják eltávolítani — mégis készséggel fogadja az ajánlatot.²⁶⁾ Néhány nap mulva, jún. 26.-án kelt nádori átirattal a szabályozás műszaki vezetőjéül (a dunai mappáció igazgató mérnökéül) a gróf mellé Vásárhelyi Pált nevezték ki.²⁷⁾ Ettől az időtől kezdve a munkák rendszeres, egységes és céltudatos vezetése biztosítva volt.

Széchenyi Bécsbe siet, megbeszéli a legközelebbi teendőket Metternich herceggel és br. Stürmerrel. A munkák megindításához 5000 forintot készpénzben kap, 35.000 forintról pedig utalványt bocsátának rendelkezésére.

Nem feledkezhetünk meg gróf Reviczky Adám magyar kancellár érdemeiről, aki tőle telhetőleg mindent megtett a jó ügy érdekében. Átiratában felkéri Metternich birodalmi kancellárt, hogy az aldunai Vaskapu szabályozásának elősegítésére a szükséges diplomáciai lépéseket tegtegye. Erre az átiratra gróf Hardegg, az udvari haditanács elnöke értesíti Reviczkyt, hogy a bánáti hadtestparancsnokság utasítást kapott a dunai sziklarepesztéshez szükséges eszközök rendelkezésre bocsátása tárgyában. Együttal hangsúlyozza a munkák titokban tartását, mert a külföldi hatóságok előtt csak az árvizek elhárításáról esett szó. Majdnem egy évtizeden át tartó súlyos küzdelem következett ezután a természeti nehézségekkel, a munkákra féltékeny katonai, politikai és diplomáciai tényezőkkel.

Rövid előkészület után Széchenyi 1833 júl. 8.-án az I. Ferenc gőzhajón, második aldunai tanulmányúttjára indul.²⁸⁾ Ennek az útjának már hivatalos jellege volt, melyet a nádor megbízásából, pénzzel ellátva tett meg. Ezen az úton kötött szorosabb barátságot Vásárhelyivel. A hajón tanulmányozza Schmied oravcai bányamester szabályozási terveit, aki Beszédos olcsó előírázatával szemben Moldovától—Orsováig a hajózási akadályok eltávolításának összes költségeit 3,800.000 forintra teszi, a munkák

²⁶⁾ Széchenyi Napló. 1833. június 24. Gehe ich zum Palatin. Er hat mir früher geschrieben u. fragt mich nun mündlich, ob ich die Comission das eiserne Thor zu sprengen, auf mich nehmen wollte. Ich nahm es an! Welch ein Vergnügen hätte es mir gegeben, wenn meine Gesundheit besser wäre.

Június 27.—júl. 1.-ig. (Bécsben az Aldunát illetőleg.) Wunderbar viel Thätigkeiten entwickelt.

Júl. 7. Viel über meine Reise nachgedacht. Ob man mich nicht vom Landtag weghaben wollte — und später mich mit Geld sitzen lassen wird. *Lipthay* i. m. 50. old.

²⁷⁾ Az eredeti okmány másolata. *Gonda B.*: Vásárhelyi Pál élete és művei c. munkájának 56. oldalán.

²⁸⁾ A második aldunai út részletes leírása. *Zichy A.*: Gr. Széchenyi I. naplói 282—289. old.

befejezését pedig nem kevesebb mint 90 évben állapítja meg.²⁹⁾ Hoznak terveket a határőrvidéki ezred tisztjei is, de ő aggodalommal vár, hogy vajon talál-e majd technikust, aki a nagy feladatot megfelelően fogja megoldani? Vásárhelyiben van minden bizalma, reméli, hogy vele meg tudja oldani a nehéz kérdést.³⁰⁾ Pancsován találkozik Vásárhelyivel, azután Philippovich, Melczel és Hieronymivel Orsováig utaznak. Itt Széchenyi díszmagyarba öltözve Philippovichal Ozman pasához megy, hogy a munkák megkezdéséhez török részről is beleegyezést szerezzen.

Vásárhelyi ezalatt folytatta a sziklás folyamszakasz felvételét, mert a katonai mérések komoly, számbavehető, pontos anyagot nem szolgáltatottak. Ügyszintén ő készítette el az első megbízható hajózási térképet. Rauchmüller von Ehrenstein akkori országos építészeti főigazgató, az elragadtatás hangján nyilatkozik hivatalos jelentéseiben Vásárhelyi szorgalmáról, hozzáértéséről és szervezési képességeiről. Az általa készített dunai térképet pedig a „fölvételek pontossága, a kidolgozás helyessége, a feldolgozott adatok teljessége, megbízhatósága és világossága és az egésznek nagy terjedelme“ alapján a „világ első forgalmi térképének“ nevezte.

Orsova mutatkozott a legalkalmasabb pontnak az aldunai munkák vezetésére. Itt ütötte föl Széchenyi, mint egyik levelében maga említi, főhadiszállását. Júl. 18.-án írja meg első jelentését a nádornak. A katonai részről felmerülő bizalmatlanság eliminálására és a katonákkal való bánásmód megkönnyítése céljából, Philippovich kapitány kirendelését kéri maga mellé, aki objektív jelentéseivel tájékoztassa időről-időre az udvari haditanácsot. Azután pedig a török részről való beleegyezés nélkül júl. 29.-én megindítja a sziklarepesztési munkálatokat.³¹⁾ Egyidejűleg elrendeli a magyar part szikláiba vésett és később róla nevezett vontató út építését is. A felvételek előrehaladtával tudniillik mindinkább meggyőződött Széchenyi és Vásárhelyi arról, hogy a Moldova-Orsova közötti nélkülözhetetlen vontatóút hiányzik. Széchenyi nagy súlyt helyezett a vontatóút megépítésére, mert ennek török részről való használatával remélte a pasa engedékenységet kieszközölni. Az útépítés igen jó iskola volt a munkásoknak a sziklarepesztés begyakorlására. Ennek köszönhető, hogy a következő évi alacsony vízállásnál, szép eredményt értek el a folyam-medri sziklák repesztésénél. Eleinte 34, később 100 bányásszal és mintegy 1000 munkással folytak a sziklarepesztési munkálatok. A nádor felhívására Vásárhelyi az oravikai, szászkaei és moldovai bányákból kapott munkásokat. Hajókra állított állványokról repesztették a sziklákat.

A törökök az aldunai zuhatagok szabályozásában birodalmuk veszélyeztetését látták. A Vaskaput birodalmuk kulcsának tekintették, amit nem adhatnak ki a kezükből. Innen magyarázható az, hogy több ízben törekedtek a szabályozás megakadályozására. Milos szerb fejedelem nem sze-

²⁹⁾ Zichy A.: Gr. Széchenyi I. naplói 283. old.

³⁰⁾ „Morgen komme ich in Pancsova mit Vásárhelyi zusammen (Director der Mappirung) auf dem ich das Meiste halte. Was der sagen wird weiss noch nicht“. Majláth B.: Gr. Széchenyi I. levelei I. k. 243. old.

³¹⁾ Zichy A.: Gr. Széchenyi István naplói 284. old.

gült ellen. Legtöbb baj volt az Orsova alatti szigetvár, Ada-Kaleh pasájával, aki mikor megtudja, hogy a sziklarepesztést megkezdték, ágyútüzzel fenyegetőzik. Megtiltja a Duna keresztiszelvényeinek felmérését is. Széchenyi sokat fáradozik, ismételten személyesen megy a pasához, ír Kisseleffnek, Ottenfelsnek, Milosnak stb., hogy a munkák zavartalan folytatását kieszközölje. „Igen nagy fába vágtam fejszémét“, írja naplójában. Kevés támogatásban, még kevesebb megértésben részesül. A kormány „secaturájára“ jellemző, hogy Széchenyinek a török pasa részére küldött ajándékait (pisztolyt, kocsit stb.) kiviteli vámmal terhelte meg. Az osztrák császári kormány nem látta közvetlen érdekét a Duna szabályozásában. A helyett, hogy diplomáciai úton a munka sima folyását biztosította volna, nem sokat törődött a Duna hajózhatóságátételével. A zuhatagok között a hajóközlekedés magas vízállás mellett is veszélyes volt, sok emberéletbe került. A meredek sziklafalak miatt használható vontatóút nem volt. A jobb parton az u. n. római út nyomai Drenkovától-Ograndenáig ma is láthatók, melyet Tiberius császár kezdett építeni és Traján végzett be. A balparti országot nagy hegyeken és sűrű erdőkön vezetett keresztül, amelyen csak ökrökocsik járhattak, nagy fáradsággal, idővesztéssel.

Míg Széchenyi a kormány diplomáciai úton való közbelépését és a pasa engedékenységének kieszközölését várja, újabb kísérletet tesz. Kipróbálja az Alsó-Tisza hajózhatóságát. Az I. Ferenc gőzhajót a Tiszára küldi, maga pedig a partról figyelve kocsin kíséri. Szegedről Orsovára tér vissza, Milost látogatja meg, aki a Duna szabályozásával kapcsolatban sokat vár a sertéskereskedelem megindulásától. Szept. 18.-án Roth alezredes, Hentzy, Heymann és Bolza őrnagyok tekintik meg a sziklarepesztést. A munka rendben folyik és Széchenyi második aldunai útjáról készül hazafelé.

Érdekes megjegyezni, hogy milyen rokonszenvvel fogadták az oláhok akkor a magyar kultúra előharcosát. „Mindannyi, kivel találkozom — írja Széchenyi — versengve iparkodik háláját mutatni azon vendégszeretetért és emberiség-sugarta gyámolért, mellyel az oláh annyiszor találkozott Erdélyben magyarok közt, s nekem jutott aratni most azt, mit ezelőtt testvérházánk dicső lakosai vetettek. Ej be jól esik lelkenek azon tisztelet és megbecsültetés, melyet Magyar létemért nyerek . . .“³²⁾ Ma bezzeg nyoma sincs a rokonszenvenek!

A Duna-gőzhajózási társulatnak 1833 dec. 2.-án tartott közgyűlésén Széchenyi megnyerte a részvényesek beleegyezését abba, hogy a gőzhajózást Moldováig kiterjesszék és e célból az Aldunát egészen birtokba vegyék, továbbá új részvények kibocsátása után három új gőzhajót szerezzenek be. A közgyűlés felkérte a grófot, — aki éppen angolországi tanulmányútra készült — hogy a társulat részére Angliában két gőzhajót vásároljon a Galac-konstantinápolyi járatok lebonyolítására.

Vásárhelyi eközben elkészítette cca. másfélmillió forintra előirányzott szabályozási tervét. Az Izlás, Tachtália, Jucz és Vaskapu zuhatagokat, kamarazsilipes hajócsatornákkal akarta megkerülni, mert a vizalatti sziklarepesztések nem jártak megfelelő eredménnyel; a szabá-

³²⁾ Zichy A.: Gr. Széchenyi I. hirlapi cikkei I. k. 60. old.

lyozás a technika akkori eszközeivel másképpen mint csatornázással nem vezetett volna célhoz. Széchenyi jónak látta, hogy hasonló munkák és a szükséges eszközök tanulmányozása érdekében Angliába utazzék.³³⁾ 1833. dec. 18.-án indult el Andrassy György gróffal és Vásárhelyivel, különösen a következő kérdések tanulmányozására:

1. Vízalatti sziklarepesztés; 2. vízben való köépítés; 3. medertisztításra szolgáló kotrógépek; 4. sekély járatú hajók, melyekkel sziklás vizeken gyorsan és biztosan lehet közlekedni.³⁴⁾

Németországi átutazásában ráveszi a württembergi és bajor királyt néhány gőzhajózási részvény vételére. Vásárhelyit összehozza Németország, Franciaország és Angolország legnevesebb vízépítő mérnökeivel, megismerteti velük a terveket és jegyzékbe foglalja — általában kedvező — nyilatkozataikat.³⁵⁾ Értekezik Rotschilddel és más pénzemberekkel, hogy az angol tőkét is bevonja a gőzhajózási vállalatba. Eszterházy Pál herceg londoni nagykövetünk jó példát mutat 10 részvény jegyzésével.³⁶⁾ Mindent megnéz, tanulmányoz, kiválasztja a legjobb kotró- és emelőgépeket; a vízálló cement és beton készítésénél sajátkezü próbákat végez, majd búvárharanggal leszáll a víz mélyére, hogy a vízalatti sziklarepesztést megismerhesse.³⁷⁾ Nem talál megfelelő eladó hajót, azért csak a gépeket rendeli meg a társulat Triesztben építendő hajójához.

Öt hónapi távollét után hazaérkezve, örömmel veszi a hírt, hogy az új gőzösök elkészültek a Pozsony-Galac közötti hajóforgalom megindulhat. Az I. Ferenc gőzhajón Moldovára utazik.³⁸⁾

Az új-orsovai pasának küldött ajándékok, idővel megtették a jóhatást, most már ő sem akadályozza meg a sziklák repesztését, Vásárhelyi késedelem nélkül hozzáfog a kazánszoros folyamszakasz szabályozásához. Eleinte kevés hasznavehető napszámosa volt. A határörvidéki oláh munkások lusták és rossz táplálkozásuk folytán erőtlének voltak. Bácsmegyéieket kellett odavitetni. Az élelmiszerek beszerezhetőségének nehézsége és a gyakorlatlan munkások víztől való féltelme, hátráltatta a sziklafalak oldalán való előrehaladást. 1834 ápr. 14.-e volt az a nevezetes nap, mikor a gőzhajózási társulat „Argo“ nevű gőzhajója — a tavaszi magas vízállás mellett — Lehmann János hajóskapitány vezetésével első alkalommal haladt át a Vaskapun. Széchenyi nem lehetett jelen, hanem a kedvező siker hatása alatt a hajóút további kiterjesztésén fáradozott. A Társalkodóban hirlapi cikksorozatot indít. Pénzbeli támogatást és a magyar közönség pártfogását kéri. Sürgeti az újpesti kikötő létrehozását, a

³³⁾ Az angolországi út részletes leírása. *Zichy A.*: Széchenyi I. külföldi úti rajzai és feljegyzései 405—421. old.

³⁴⁾ *Majláth Béla*: Gr. Széchenyi I. levelei I. k. 283. old.

³⁵⁾ Ugyanott 344., 346., 359. old.

³⁶⁾ Széchenyi Napló. 1834. febr. Paul Eterh. 10. Actien. *Lipthay* i. m. 57. old.

³⁷⁾ Széchenyi Napló. 1834. március 29. Morgens mit Vásárhelyi nach den Westindia Docks. Versuchten die Taucher Glocke. Scheusslich! Viel Schmerz im Ohren. . . *Lipthay* i. m. 56. old.

³⁸⁾ Ebben az évben (1834.) kétszer utazik az Aldunára és ott hosszabb időt tölt. Részletesen. *Zichy A.*: Gr. Sz. I. naplói 289—294. old.

gőzhajózási vállalat magyar alapokra való fektetését, amit ő „honosítás”-nak nevez.

A Duna 1834. évi vízállása általában alacsony volt, rendkívül kedvezett a szabályozásnak. Az utépítésnél begyakorolt munkásokkal a folyammederből aránylag rövid idő alatt tömördek sziklát eltávolítottak.³⁹⁾ A legalacsonyabb vízállás melletti hajózás lehetősége nem szerepelt Széchenyi tervei között. Az alapos műszaki vizsgálatok ennek lehetetlenségéről korán meggyőzték. Egyelőre kihasználták az alacsony vízállást,⁴⁰⁾ mért a sziklarepesztőgépek csak ilyenkor dolgozhattak. A szerencsés időjárásra vonatkozólag Vásárhelyi azt írja egyik levelében Széchenyinek, hogy egy szerb kapitány a sziklarepesztést bámulva megjegyezte: „Dein Kaiser wünscht es, und Gott hilft Ihm“.⁴¹⁾ Az Izlás, Tachtália, Greben és Vaskapu szorosok vízből kiálló sziklacsúcsait letördelték, a veszélyes sziklacsoportokat szétrepszertették, a folyam ágyának irányát kijelölték. A vontatóút építésével ebben az évben Plavisevicáig jutottak. A mederrendezések következtében lassan és fokozatosan javultak a hajózási viszonyok. A Fekete tenger megszakítás nélküli hajóút nyílt meg, 1834 dec. 3.-án József nádor többek között ezt írja Széchenyinek: „Mi a gőzhajózási ügyet általában illeti, én önnek megnyugtatósára azt jelenthetem ki, hogy báró Puthon közlései alapján a Maria Dorothea tengeri hajó mult hó 14.-én útját Trieszből Konstantinápolyig már megtette s miután ezen utazásban kedvező kilátások mutatkoztak, azon gondolattal foglalkoznak, miszerint vagy ezen hajót, ha a galaci állomásra más hajóról gondoskodnak, a Smyrna és Konstantinápoly közötti közlekedésre fogják használni, vagy más hajót fognak ezen célra építtetni“.

1835 elején megérkezik az Angliából rendelt, Vidra névre keresztelt kotrógép, a búvárharang és köemelógép.⁴²⁾ Széchenyi ritka megelégedéssel örökíti meg naplójában aldunai működésének eme talán legkedvesebb napjait. Az 1835 jan. 10.-i diétán József nádor és Cziráky országbíró köszöntik.⁴³⁾

A Galac-konstantinápolyi hajójárat beállításával a Pozsony-konstantinápolyi vonal teljes lett. Sőt kedvező vízálláskor a Pozsony-Bécs közötti szakasszal bővült. Régi terv szerint összeköttetést kaptunk a tengerrel. Természetesen mindez még kezdet volt és tökéletlen, a későbbi idők követelményeinek nem megfelelő. Mégis a kor szemüvegén nézve, mint rendkívüli haladást kell feljegyeznünk.

Vásárhelyi az aldunai munkákkal párhuzamosan több szabályozási probléma megoldásán dolgozott. Ugyancsak az ő vezetése alatt készült el 1833—1838-ig a Rába és mellékfolyóinak szabályozása, továbbá az 1835-

³⁹⁾ *Gonda Béla* 3500—4000 köbmétert említ. Az Al-dunai Vaskapu és az ottani többi zuhatag szabályozása c. munkájának 47. oldalán.

⁴⁰⁾ Az 1834. évi okt. 23.-án fixirozott legalacsonyabb vízállás a vízmércéken megjelölt zérus pont.

⁴¹⁾ Az 1834. nov. 4.-ről keltezett eredeti levél másolata. *Gonda Béla*: Vásárhelyi Pál élete és művei c. munkájának 58—59. oldalán.

⁴²⁾ Széchenyi Napló. 1835. jan. 7. Fischament sehe ich Vidra an. Bin beruhigt. *Lipthay* i. m. 61. old.

⁴³⁾ *Zichy A.*: Gr. Széchenyi I. beszédei 118—119. old.

ben megnyitott Fertő lecsapoló csatorna, mely utóbbinak célja a Hanság kiszáritása volt. Hogy másirányú elfoglaltságát félre téve, Vásárhelyi egész tevékenységét a kiváló szakértelemet igénylő aldunai szabályozásra fordíthassa, 1835 jún. 15.-én kelt helytartótanácsi rendelettel a dunai mappáció igazgató mérnöki állása alól felmentették és ezzel Hieronymi Ottó mérnököt bízták meg.

Figyelmet érdemelnek Széchenyi olyan irányú törekvései is, hogy a Duna-gőzhajózási vállalat székhelyét, súlypontját Pestre helyezze át. E céllal alapította meg 1835-ben az óbudai kikötőt, amiben a főváros felvirágzásának, a gyáripar fellendülésének alapját látta;⁴⁴⁾ ezért fáradozott a hajózás terjeszkedéséhez szükséges újpesti kikötő létrehozásán. Gyakran került ellentétbe a gőzhajózási vállalat vezetőivel, kik a bécsi légkörben nem tudták, vagy nem akarták megérteni a magyar törekvéseket.⁴⁵⁾ A gróf intő szavakkal figyelmeztette a társulatot, hogy ne hanyagolja el a magyar közvélemény kívánságát, mert ebből érzékeny kára lehet. „Ne feledjék el — írja —, hogy a Duna, amelyre legtöbb szükségünk van, egészen Magyarországon fekszik, ahol igen sokat lehet elrontani azzal, ha a közönséget elkedvetlenítik.“⁴⁶⁾ Az ellentétek akkor élesedtek ki legszembetűnőbben, mikor 1846-ban a Tiszavölgyi Társulat második nagygyűlésén elhatározták a Tiszagőzhajózási társulat megalakítását.

Az aldunai szabályozó munkák bár még néhány évig folytak Vásárhelyi Pál szakavatott vezetése alatt, az akadályok mégis egymásra tornyosultak és kérdéssé tették a teljes befejezést. A katonai hatóságok kezdettől fogva ellenszenvvel viseltettek a hatáskörükön kívül történő munkák iránt. Antipatiájuk később korántsem engedett. Mutatják ezt azok a látogatások is, amelyeket különböző időkben a munkák helyszínén tettek. 1834 nov. 22.-én Erdélyből egy ezredes jött mint Ferdinand főherceg kiküldötte, aki Berni kapitánnyal átvizsgálattja, kritizálgatja az eddigi munkálatokat.⁴⁷⁾ A következő évben július végén Latour gróf látogatja meg az Aldunát Roth és Hentzy alezredekkel. E látogatásról azt írja Vásárhelyi Széchenyinek, hogy megjegyzéseik elismerés mellett gúnyosak voltak és tudatlanságot árultak el; másokat befeketíteni törekedtek, hogy ők jobban kitűnjenek.⁴⁸⁾ A hatóságok kevés jóindulatot árultak el a munkások útlevelének vizsgálatánál, valamint a vesztégári intézkedések rideg szigorúsággal való végrehajtásánál.⁴⁹⁾ Később már a költségek fedezésére szolgáló pénz is kezd elmaradozni. Ferenc császár halála (1835) még inkább megerősítette ezt az irányzatot. Hiába való Széchenyi minden próbálkozása, hogy újból pénzhez jusson, a helyzet végeredményben

⁴⁴⁾ Zichy A.: Gr. Széchenyi I. hirlapi cikkei I. k. 113. old.

⁴⁵⁾ Részletesen *Lipthay* i. m. 67—71. old.

⁴⁶⁾ *Majláth B.*: Gr. Széchenyi I. levelei, II. k. 84. old.

⁴⁷⁾ Zichy A.: Gr. Széchenyi I. naplója 294. old.

⁴⁸⁾ Vásárhelyi jelentései az Akadémia Széchenyi Irattárában. „Er (Hentzy) ist bemüßigt andere Leute in Schatten zu stellen, damit Er glänzen könne . . .“ *Lipthay* i. m. 62. old.

⁴⁹⁾ *Majláth B.*: Gr. Széchenyi I. levelei I. k. 600. old. és *Lipthay* i. m. 62. oldalának jegyzete.

mindig rosszabbodik, a munkák szűkebb körre szorúlnak.⁵⁰⁾ Vásárhelyi kétségbeesett levelére a gróf sajátjából küld 10.000 forintot az aldunai út építésére. „Eszközöljön ezen pénzzel annyit, mint Krisztus a két hallal és hét kenyérrrel“.⁵¹⁾ József nádor közbenjárása sem használt. Alig tudtak annyit kieszközölni, hogy az útépitést befejezhessék. 1837-ben a pénz egészen elmarad, a munkálatok elakadnak.⁵²⁾ Moldovától a Vaskapuig terjedő sziklába vájt vontatótutat átadják a forgalomnak. A hajókat most már terhelten is vontathatják felfelé. Ugyanez év dec. 7.-én kelt levélben a gróf azt írja Popovich Fótának, hogy „ha nekünk egy kevésbé több pénzünk és több akaratunk volna, hol volnánk mi most“!

A következő években megszakításokkal, amikor kedvező volt a víz-állás, folytatták a folyammedri sziklarepesztést. A pénz, akarat és megfelelő technikai felszerelés híján azonban lassan haladtak előre. Széchenyi 1841 nyarán József nádor kíséretében utazott le az Aldunára. Kellemetlen benyomásai arra készítették, hogy az ügytől végleg visszavonuljon.⁵³⁾ A nádor meggyőződve a szabályozás és útépités célszerűségéről, elismerését hivatalosan közölte nemcsak Széchenyivel, hanem Vásárhelyivel is.⁵⁴⁾

Széchenyi naplóból kitűnik, hogy később is próbálkozott a szabályozás érdekében pénzforrásokat nyitni. 1844-ben az országos választmányhoz intézett beadványában az aldunai szabályozás folytatását és befejezését indítványozza. Utolsó reményét akkor veszíti el, mikor 1846-ban kitűnő munkatársa, Vásárhelyi hirtelen meghalt. Ekkor írja Popovich Fótának küldött utolsó levelében: „Jó éjt Demirkapi“!⁵⁵⁾

Az aldunai munkákra Széchenyi vezetése alatt összesen 510.000 forintot költöttek. Ennek az összegnek majdnem fele az útépitésre esett. A hajózás és a szárazföldi közlekedési viszonyok az előbbi állapotokhoz képest lényegesen javultak. A gőzhajóforgalom nehézségekkel mégis lebonyolítható volt.

Megállapíthatjuk, hogy a kormány eleinte kész volt anyagi áldozatokat hozni a hajózási akadályok kiküszöbölése érdekében, másrészt azonban elmulasztotta azoknak az erélyes diplomáciai lépéseknek a megtételét, amelyeket az ügy fontossága és síma folyása joggal megkívánt.

Schmidt Elek.

⁵⁰⁾ Széchenyi Napló. 1836. auguszt. 26. Gehe ich zum E. H. Empfangt mich kalt. Bekomme später 3 seiner Briefe. Das Geld ist ausgegangen. Szeptemb. Schedius schreibt mir: Ein Handbillet S. M. untersagt jede Auslage. *Lipthay* i. m. 63. old.

⁵¹⁾ *Majláth B.*: Gr. Széchenyi I. levelei II. k. 358. old.

⁵²⁾ Széchenyi Napló. 1837. február 16. Commission stockt, weil kein Geld u. kein Wille. *Lipthay* i. m. 63. old.

⁵³⁾ Széchenyi Napló. 1841. jun. 24. Ich glaube, ich bin das leztemahl in Orsova gewesen. Es ist Zeit abzulegen. *Lipthay* i. m. 64. old.

⁵⁴⁾ A nádor eredeti elismerő nyilatkozatának másolata. *Gonda B.*: Vásárhelyi P. élete és művei c. munkájának 69. oldalán.

⁵⁵⁾ Vaskapu törökül Demirkapi.