

**A MAGYAR MÉRNÖK- ÉS ÉPÍTÉSZ-EGYLET KÖZLÖNYE**

OFFIZIELES ORGAN DES UNGARISCHEN INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREINES

BUDAPEST, IV., REÁLTANODA-UTCA 13-15

ALAPÍTÁSI ÉV: 1866

TELEFON: 185-330

GRÜNDUNGSJAHR: 1866

**Ismereftlen, Pestet Budával összekötő Dunahíd-tervezetek  
II. József és gr. Széchenyi István korából.**

Dr. DARVAS ISTVÁN ny. szfv. tanácsjegyző.

A Pestet Budával a Duna felett összekötő híd gondolatával tudvalevően már Zsigmond király idejében is foglalkoztak, de az csak gr. Széchenyi István világhírű Lánchídjában vált valóra. Akit a hosszú, sok érdekes részletet tartalmazó s még több tanulságot nyújtó fejlődési folyamat érdekel, megismerheti azt dr. Vizota Gyulának erre vonatkozóan is bő adatokkal szolgáló alapos szakmunkájából.\*

E munka megírása óta hosszabb idő telt el, s az újabb hozzáférhetővé vált különféle levéltári anyag tudtommal máig nem nyert feldolgozást. Talán ez is a magyarázata annak, hogy a Lánchíddal kapcsolatos tudományos kutatásaim során több olyan névre s részben hídtervezetre bukkantam, amelyek eddig egyáltalában nem voltak ismeretesek, vagy létezésükről alig tudott a tudományos világ s még kevésbé a nagyközönség. Helyénvalónak véltem ezért, hogy kutatásom eredményéről nagyobb cikk keretében, a nyilvánosság előtt is beszámoljak, hogy így a közfigyelmet a kérdésre felhívva s a tudományos érdeklődést reáirányítva, nálam talán szerencsésebb, fiatal, törekvő erők felvegyék a fonalat, a hiányosan maradt adatokra teljes világot derítsenek, s még inkább, hogy a még hiányzó tervek is megtalálják és szintén közreadják. Hangsúlyozni szeretném, hogy ez különösen *Lux György János* és *Chiolich Károly* alább ismertető elgondolásaira nézve egyenesen tudományos csemege számba menne.

Az itt most ismertető négy javaslatból az első igen régi, még II. József császár idejéből való. E korból ilyen vonatkozású adataink még alig vannak, hacsak *Balla Antal* hallomásait s hozzászólásait ilyenek nem tekintjük. A többi három már Széchenyi korába esik ugyan, de ezek között is a legrégebbnek, vagyis a *Lux*-félenek még említését sem olvashattuk eddig, s a *Chiolich*- és *Pokorny*-féle terveknek is mindössze csak egy magánkézben lévő eredeti *Széchenyi-Tasner*-féle névjegyzékben találtam meg a nyomát (dr. Vizota Gyula magántulajdonában).

Mindezek előrebocsátása után lássuk az egyes javaslatokat.

1. Török Sándor és társainak kőhíd-terve. A Budán székelő Helytartótanácsnak 1786. évi 26.486. és 38.661. számú iratai egy kőhíd építésére vonatkozó tervezetet tartalmaznak, s mellettük két szemléltető tervrajzot is sikerült felfedeznem, amelyeket itt most bemutatok.

Az iratokból kitűnően bizonyos *Török Sándor* cs. kir. térképészeti mérnök, továbbá *Ledwina Ferenc* és *József* ugyancsak mérnökök és építőmesterek, kétszeres beadvánnyal fordultak magához

II. József császárhoz. Az elsőnek kelte 1786 június 23., míg a másodiké ugyanez év augusztus 22. Arra nézve, hogy mi volt az ismételt kérelmezés oka, magyarázatot nem találtam, mert azokat egyszerre intézték tulajdonképpen el.

Törökék — német nyelven — elmondják, hogy közülük a *Ledwina* testvérek nemrégén tértek haza a prágai nagy kőhíd javítási munkálatainak befejeztével, amelyben maguk is résztvettek, s megmondják őszintén, hogy ez adta nekik azt a gondolatot, hogy Pest és Buda között is ilyen kőhíddal kellene most már mielőbb megpróbálkozni. Tudják ugyan, hogy előttük már másokat is foglalkoztatott a kérdés, de azok — mint ők mondják — ebben főként csak saját hasznukat keresték. Ezzel szemben ők most csak az iránt esedeznek, hogy engedelmet nyerjenek arra, hogy a Dunát alaposan ki- és megvizsgálhassák, hogy azután végleges tervükkel előállhassanak.

A közelebbi indokokat Törökék így adták elő:

1. §. Pest és Buda között kőhídra van feltétlenül szükség, mert:

Nr. 1. A közlekedésnek a két part között nyáron sem, télen pedig még kevésbé szabad fennakadnia. Ma ezzel szemben az a helyzet, hogy amikor télen a jég megindul, a staffétáknak és a szállítmányoknak hosszú órákat kell várakozással eltölteniök, s akkor is csak életveszélyek között kelhetnek át.

Nr. 2. Miután a folyó befagyásakor a jég megreped, ezzel (?) a híd kijavítási költségei évente oly magasra nőnek, hogy azért már egy állandó kőhidat lehetne építeni.

Nr. 3. De a mai hajóhíddal nyáron is sok a baj, mert, ha hajó akar ott áthaladni, a hidat szét kell nyitni, ami az átkelést ismét órákra megakasztja.

Nr. 4. Mindezek mind a polgárságnak, mind a kereskedelemnek végtelen sok és behozhatatlan idővesztést okoznak.

2. §. Egyetlen igazi és végleges megoldásnak Törökék tehát egy kőhidnak mielőbbi megépítését tartják, s ezt egyelőre a becsatolt két tervükben vázlatosan be is mutatták.

Az 1. ábra az öt pillérral tervezett kőhíd egyik folyami pillére megépítésének módját tünteti fel, és pedig a később Lánchidunknál is sokban hasonlatosan használt u. n. zárógátak segítségével.

Fig. 1. Az alapzat 15—22 rőfös puhafa cölöpeit mutatja be.

Fig. 2. Ezen alapcölöpökre való kb. 14 rőfös gerendák.

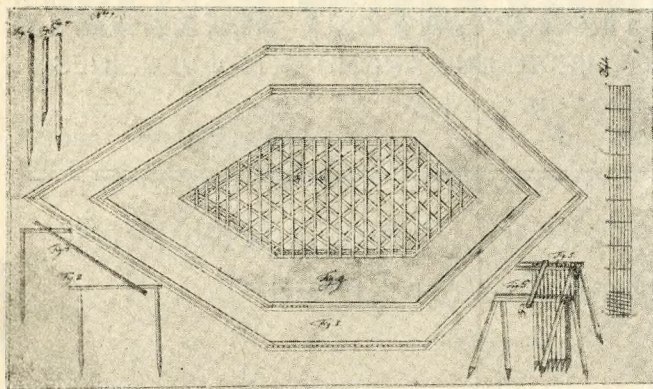
Fig. 3. A puhafa pallók 33 rőfnyi hosszban.

Fig. 4. Az alapcölöpök már keményfából, 22 rőf hosszúságban.

Fig. 5., 6. és 7. Az előbbieket mutatják be összeállítva.

Fig. 8. A folyónak ezt az elzárt részét földdel töltik ki, s ezután

\* Dr. Vizota Gyula: A Széchenyi-híd története az 1836:XXVI. t.-c. megalkotásáig. Budapest, 1935. A Magyar Tudományos Akadémia kiadása.



1. ábra. Zárógátas pillér felülnézete. Török-Ledwina-féle terv.

Fig. 9. az ide bezárt vizet kiszivattyúzzák, és így kapják azt a szárazzá tett mederterületet, ahová a pillért beépíthetik.

Fig. 10. Bemutatja egy ilyen zárógátának a rajzát.

A 2. ábra az ötpilléres hídnak teljes oldalnézetét s egész vázlatos alaprajzát mutatja.

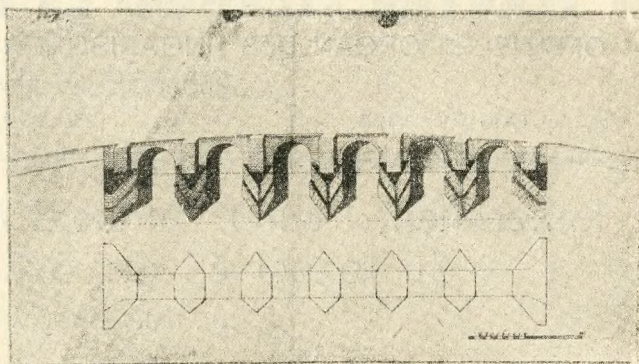
Mindkét rajzon mértéket is találunk.

Az építéshez szükséges követ és fát az ajánlattevők a közeli környékről gondolták beszerezhetni, míg a kötőrmelékét a Dunáig húzódó magas hegyből termelték volna ki. Végül, — bár mint megemlítik, ez sok nehézséggel járt, — megpróbálták a költségeket is kiszámítani, s azt egyszer 1 millió forintot alig meghaladó összegben, utóbb pedig 650.000 forintban adták meg. Mindezek alapján legkegyelmesebb döntést kérnek, s ígérik, hogy tervük elfogadása esetén minden pallót és szöveget pontosan ki fognak számítani.

A Helytartótanács beadványukat 1786 október 5-én terjesztette fel Bécsbe, s legmagasabb rendelkezést kért arra, hogy Törökéknek a megbízást a részletes tervek elkészítésére megadhassa. Úgy látszik tehát, hogy a magyar hatóságok részéről a beadványt kedvezően fogadták, s ha Bécs is ezen az állásponton lett volna, akkor talán más fordulatot vesz a Pest és Buda között építendő hídnak sorsa, és pedig már több mint egy fél évszázaddal Széchenyiék előtt.

A császári döntés azonban elutasító volt, s gróf Pálffy ugyanezen év október 12-én azzal küldi vissza öfensege nevében az összes iratokat, hogy a kérelemnek helyt adni nem lehetett, mert a költségeket elfogadhatatlanul magasnak találták. Törökéket így október 31-én a döntésről Mednyánszky tanácsos útján értesítették is.

A Török-Ledwina-féle elgondolás a fentiek szerint tehát komoly tárgyalás állapotába nem jutott el. Nézetem szerint azonban ennek ellenére is jóformán az első s legalább a vázlatokig ismert, határozott lépést és tervezeti formát jelent a történeti fejlődésben, s még azt sem merném állítani, hogy nem volt hatással vízi műszaki és hidépítési tekintetben a később még oly sok fejlődésre és szenvedélyes vitákra alkalmat adott kényes kérdések megoldására nézve is. Törökéknek feltétlenül érdeme az, hogy rendszeresen kívántak a dologban eljárni, s így mindenek előtt a Duna vizének és medrének természetét akarták alaposan megismerni és számításba venni. Egyenesen meglepő náluk az, ahogyan éppen zárógátákkal kívánták a pilléreket megépíteni a folyóban, s igen tanulságos minden szakember számára, ha összehasonlítja a terv primitívsége mellett is azokkal a zárógát építési tervekkel, amelyekét nem kevesebb, mint 66 évvel később, vagyis 1852-ben mutat be nagy büszkeséggel



2. ábra. A Török-Ledwina-féle hídterv. Oldalnézet és alaprajz.

magának a mai Lánchídnak akkoriban világhírű tervezője, W. Tierney Clark a hídról szóló munkájához csatolt III.—VII. számú tervrajzokban.<sup>2</sup> Törökék terve tehát már ebben a nem kis fontosságú részében is egészen tisztességes munka volt.

Ugyanígy határozottan komoly lépésnek kell látnunk az ő elgondolásaikban azt, — soha nem feledve, hogy még csak 1786-ot írunk — hogy ők igen behatóan foglalkozni kívánván a Duna folyami természetével, nem feledkeztek meg annak téli állapotáról sem. Szemük előtt lebegtek, úgy látszik, a hatalmas téli jégzajlások és torlaszok, teljes komolysággal vették tekintetbe ezek romboló erőt a híddal kapcsolatban is, s ezért terveztek minden pillér elé egy szinte külön tömeget alkotó s a hid pilléreihez méreteihez képest egészen nagy arányú jégtörőt, amelynek éles szöge bizonyítja legjobban, mennyire át voltak hatva ezen kérdés fontosságának tudatától. Lehetetlen itt nem gondolnunk arra, hogy mennyire ugyanígy dolgoztak sokkal később a híres angol Clarkok, illetve, hogy az ő mérnöktársaik, Plews és Slater hány héten át nem foglalkoztak egyébvel itt, minthogy megfigyeljék ők is a téli Dunat, s javaslataik alapján Clark lánchídjának a pilléreit szintén alaposan ellátta ilyen jégtörőkkel.

Végül azon, hogy Törökék öt pillér közé szorították volna a folyót, talán nem szabad csodálkoznunk az ő korukban és a hazai hidépítésnek akkori általános színvonalá mellett.

2. Lux György János hidrendszere és számításai. Az *Allgemeine Handlungs Zeitung*-nak 1829. évi 101. és 1830. évi 11. számaiban Rummy Károly György (néhol dr.-nak is írva),<sup>3</sup> aki akkortájt nagytekintélyű és tudós magyar közgazdának és műszaki szakértőnek ismert közíró volt, s Jénát és Göttingát is megjárta, igen nagy lelkesedéssel hívja fel a közfigyelmet egy bizonyos Lux György János nevű iglói származású, zseniális gépész és fel találó ismerősére, akinek szerinte igen használható elgondolásai lennének a Pest és Buda között építendő állandó hidra vonatkozóan.

Rummy elmondja Luxról, hogy Bécsben él a családjával és a Schaumburger Grundon, közelebről a Favoritenstrasse 57. szám alatt van műterme. Lux találmányai és műszaki tudása révén messze külföldön ismert, és szaktanácsait mindenfelől kikérik a legnagyobb méretű tervekhez és elgondolásokhoz is.

<sup>2</sup> An account, with illustration of the Suspension bridge across the river Danube, uniting Pesth with Buda etc. By William Tierney Clark, London, John Weale 59, High Holborn, 1852—3.

<sup>3</sup> Kőrösy László: Rummy Károly élete. Új magyar Athénás, 1880. 16

Miután az utóbbi időben idegrendszere vagyoni bajai miatt megrendült, szegedi barátja, *Vedres István* mérnök pihenésre meghívta magához. Vedres, mint tudjuk, szintén igen tekintélyes és érdemes szakember volt akkoriban, s egyenesen Szeged Széchenyi-jének nevezték.<sup>4</sup> Rummy elébe utazott Luxnak Győrbe, hogy elkísérje Szegedre, s ekkor tárgyalta meg alaposan annak hídtervezetét. Mindenesetre csak bizalmasan ismerhette meg ezeket Rummy, mert — mint megjegyzi — Luxnak egy teljesen önálló elgondolású hídrendszere volt, amelyet azonban még addig nem tudott szabadalmaztatni, s így részleteiről Rummy nem adhatott világos ismertetést, ellenben ellenőrizte annak számításait, s azokat a maga részéről helyénvalóknak és a gyakorlatban megvalósíthatóknak találta.

Lux semmiképpen sem javasolt lánchidat, mert az szerinte nem bírná el a szükséges terhelést, s túlságosan sokba is kerülne, hanem merev hidat ajánlott éspedig kovácsolt vasból az ő elvei szerint tervezve és megépítve, amely egy kőhídnál is szilárdabb volna, költségei pedig a 16.000 forintot sem haladnák meg. Ehhez még csak a nem lényeges (?) munkabérek s végül az ő személyes honoráriumai jönnének, s ez utóbbinak a megállapítását teljes bizalommal a két város vezetőségére óhajtotta bízni.

A Lux-féle hídnak nem lennének a folyóban pillérei, de még támfalakra sem volna szüksége a partokon, csak ferde síkokra lenne a híd oly magasságban nekitámasztva, hogy a hajók alatta elhaladhasanak. A hidat a víz folyásával egy irányban el is lehetne mozdtítani, ezt mindössze két ember elvégezhetné, s ezzel fontos hadászati és közlekedési célokat is lehetne szolgálni.

Arra, hogy hol lehetne a híd vasalkatrészeit elkészíteni, Rummy nem tér ki, s csak azt említi meg, hogy magát a hidat a helyszínén, a partokon lehetne egybeszerelni, s ugyanott ejthetnék meg 10.000 métermázsás súllyal a szükséges teherpróbát.

A híd súlya mindössze 1550—1600 mázsa volna (mai Lánchídunké jóval meghaladta a 4000 tonnát is!). Lux a Duna szélességét a megépítésnek közelebbről meg nem jelölt helyén 560 lépésben, vagyis 280 ölben veszi fel. A hídpályának 5 ölnyi szélessége mellett a tartórudakat 5 hüvelyk szélességben és másfél hüvelyk vastagságban méreteznék. Miután pedig egy köbhüvelyk jól kovácsolt vasnak a súlya 7 bécsi lat, a további számítás 703,600 latot, illetve 22.050 fontot ad, amihez még a szintén főrészekben vasból tervezett oldalkapcsolások, korlátok stb. 250 font súlya adandó, ami végösszegben azután 1573 fontot tesz. Miután pedig akkoriban a vas ára mázsként 10 forint volt, így a híd teljes költsége 15.730 forintra rúgna. A még esetleg szükséges fakorlátok és fajárdák költségeit már egészen könnyen lehetne a helyszínén kiszámítani, ezek nem volnának lényegesek.

Cikkei végén Rummy annak a reményének ad kifejezést, hogy Lux egészsége rövidesen teljesen rendbe jön, s akkor a két város vezetősége az érintkezést vele akár Vedres útján, akár pedig Bécsben minél előbb felveheti.

Végiggondolva az elmondottakat, nem tagadjuk azt a benyomásunkat, hogy Rummy egész előadásából alig kaptunk érthető vagy éppen komolyan megítélhető képet Luxnak a hídról való elképzeléséről, s főképp annak gyakorlati műszaki megoldásáról. Ezzel szemben annál romantikusabb ízű az egész ismertetés, hiszen egy pillér vagy pillérek nélkül

forgatható vagy csak elmozdítható hidat ilyen távra elképzelni nem tudunk. Miután azonban mind Rummy, mind Vedres koruknak igen tekintélyes és komoly szakemberei voltak, érdemes volna utána kutatni, mi is lett tehát az egész Lux—Rummy-féle javaslatnak a további sorsa, tényleg szabadalmaztatta-e Lux a maga hídrendszert stb., miután ezekről az esetleges későbbi fejleményekről adatokat találok eddig nem sikerült.

3. Loewensbergi Chiolich Károly terve. E terv nyomára a József-nádori levéltár iratai között akadtam. Az 1835. és 1836. évi iktatókönyvek tárgymutatóiban ugyanis arra lettem figyelmes, hogy először 1835 május 15-én 745. sorszám alatt (mely azonban az 1836. évi 189, 549, továbbá 1095 utószámok alatt végül is zsákutcába vezetett, egy bizonyos *Chiolich Károly* nyugalmazott császári alezredesnek ugyancsak a Pest és Buda között megépítendő hídra vonatkozó tervezgetéseiről van szó.

A tárgyat először megjelölő s igen nehezen olvasható latin szöveg így hangzik: *Chiolich de Loewensberg Carolus pensionatus caesaro vicecolonellus proiectum pontis super Danubio inter Budam et Pestinum iuxta, novam suam inventionem e ferro per cusos arcus et non catenis extruendi elaboratum uberius adumbrando unam invitationem exorat ut illud cum suis illustratibus vel vero in maculari substernere possit.\** Chiolich tehát engedélyt kért arra, hogy tervezetét előterjeszthesse.

A nádor intézkedése június 22-én mindössze ennyit mond: *Rescribitur ut proiectum suum cum puris delineationibus et cohierantibus sumptum proiectus aliisque rem illustratibus datis submittat* — vagyis felszólítják, hogy terjessze elő részletes javaslatát terveivel felszerelve, ami meg is történt. Miután nem kap semmi további értesítést, azt Chiolich alázatosan megsürgeti július 25-én, s ekkor történik az alábbi utolsó intézkedés augusztus 2. kelttel: *Comiti Stephano Szechényi (így!) qua regnicolaris subdeputationis praesidi transponetur per revisione cum planis* — tehát elküldik a javaslatot Széchenyinek, mint a királyi hídbizottság alelnökének a tervekkel együtt, átvizsgálás céljából. Az iratokon levő feljegyzésekből még annyit tudhatunk meg, hogy a javaslat mellé 3, sőt esetleg 8 tervet csatoltak.

Arról, hogy ezek a tervek valóban Széchenyihez jutottak, más oldalról is meggyőződhettem. Ugyanis dr. Vizota Gyula birtokában van, mint már említettem soraim elején, az a jegyzék, amelyet *Tasner* állított össze és pedig két ízben is. Az egyik 15, a másik 17 pontból áll s egy összeállításban fel vannak sorolva mindazok a legkülönbözőbb beadványok, vagyis javaslatok, tervezetek, rajzok, számítások stb., amelyek igen távoli helyekről is érkeztek akkor, amikor Széchenyi a híd építésére való vállalkozásra 1836 június 10-én a bel- és külföldi nevesebb lapokban közismertté vált általános felhívását közrebocsátotta. Tudvalevően az 1832—36. évi országgyűlés a megépítendő, illetve a XXVI. törvénycikkkel elhatározott Pest és Buda közötti állandó hídnak előmunkálataira az ú. n. Országos Bizottság kiküldését határozta el. Addig pedig, amíg ez a bizottság megalakul, szűkebb albizottságot létesítettek abból a célból, hogy a fontos kérdés gazda nélkül ne maradjon

\* Loewensbergi Chiolich Károly nyugalmazott császári alezredes előterjesztéi egy hídnak a tervét, mely a Dunát Buda és Pest között összekötné; az új terv szerint a híd vasból való merev híd volna és nem láncokon függne. Meghívásért esedezik, hogy tervét annak rajzaival, illetve részleteiben is benyújthassa.

<sup>4</sup> Lásd *Farkas László* több róla szóló munkája között a Szegeden 1937-ben megjelent összefoglaló művét: *Vedres István élete és működése*.

Ennek a kisebb bizottságnak a tagjai voltak: gr. Széchenyi elnökléte alatt: Végh Ignác országbíró, ítélmester, Szél Imre táblabíró, Dubravitzky Pál Pest vármegye alispánja és Gyurikovits György Pozsony város tanácsnoka.

Ennek a jegyzéknek 4. pontja alatt találjuk megemlítve Chiolich tervét így: *Chiolich Oberstleutnant in Stry, 1836. VII. 25. Javaslatoak és rajzok egy fadobozban.*

Arra vonatkozóan, hogy ez a szűkebb bizottság mit végzett a hozzá összegyűlt javaslatokkal, vagy hogy maga a későbbi nagybizottság e tárgyban hol ülésezett, illetve hogy tárgyalás alá került-e a jegyzékben szereplő 17-féle javaslat, adatokat nem sikerült felkutatnom, s így nem ismerem a Chiolich-féle tervek további sorsát sem. Ennek ellenére a jegyzékben felsorolt többi beadványnak szürke és semmitmondó adatai világosan mutatják, hogy azoknak legtöbbször egészen jelentéktelen lehetett, s inkább csak elvi elgondolásokat tartalmazhattak, minden közelebbi kidolgozás vagy éppen tervrajzok nélkül. Chiolich ezzel szemben egész ládikára való, tehát minden valószínűség szerint komoly tervrajzokban fektette le tanulmányát, illetve határozott javaslatait.

Ennek a hiedelmeknek másutt is megtaláltam azóta az igazolását. Ugyanis az 1851-ben megjelent *Hirtenfels—Meynert-féle Oesterr. Militär-Konversations-Lexicon* (I. kötet 690. lap), továbbá a *dr. Constant Wurzbach-féle közismert és tekintélyes Biographisches Lexicon des Kaiserthums Oesterreich* c. munka is egyöntetű komolysággal emlékezik meg Chiolich életrajzi adatainak során az ő hídterveiről, s ezért itt közlöm szó szerint az 1851-es lexikonnak alábbi sorait: *Chiolich hatte für die grosse Kettenbrücke über die Donau zwischen Pest und Ofen einen Entwurf vorgelegt und um die Ausführung des Baues konkurriert (!). Obgleich dieser Antrag unerfüllt blieb, so gab er doch den Beweis seiner seltenen Kenntnissen in der höhere Mechanik und Baukunst.*

Hogy a további kutatást megkönnyítsem, alább közlöm még Chiolich közelebbi életrajzi adatait.

*Loewensbergi Chiolich Károly Miklós* (a 9. gyalogezrednek Netoliczka, Comorn-féle 1866. keltű történetében palombini előnévvel említve), dalmáciai, zenggi patricius családból született 1784-ben a horvát Bründelben. Szülei katonái pályára adták, s a bécsi mérnöki akadémiát is elvégezte, ahol máris kitűnt, mint kitűnő matematikus. Első szolgálati helye így a mérnökkar lett, ahol igen gyorsan haladt a ranglétrán előre, mert 1803-ban kadet, de 1804-ben már főhadnagy és 1809-ben kapitány. A vezérkarhoz beosztva résztvesz a francia hadjáratban. 1810-ben a 36. gyalogezredhez helyezik át, s ugyanekkor tanári katedrát kap az olmtüzi Kadettencompagnie iskolánál, 1820-ban őrnagy, s ekkor Galiziába kerül a 9-esekhez, ahol több ideje marad ahhoz, hogy még fokozottabban szentelhesse magát a magasabb tudományoknak. Innen írja azután mindig nagy figyelmet keltő szakkikkeit a katonai s más szaklapokban. Egyik nagyértékű, ismert munkája volt az, amely 1826-ban Heubnernél jelent meg Bécsben. Ez a császár elé is került, s a legmagasabb haditanácsban is komolyan tárgyalták. Ez elé a könyve elé Chiolich külön előszószzerű tanulmányt írt a *Streiffleurben* (1827. évi 82. kötet) ezen a címen: *Einige Grundrisse des neuen Befestigungsystems zwischen dem Angreifer und Verteidiger.*

Chiolich 1832-ben lett alezredes, s az egyik adat szerint így ment volna nyugdíjba 1834 őszén, de való-

színűen tovább is a galiziai Stryjben maradt s ebben az időben küldhette be innen a Dunahídra vonatkozó tervezetét Budára a nádorhoz. Az utolsó adatot róla szülővárosában, Zenggben találjuk, ahol a katonai közigazgatás főnökeként még 8 évig működött, és, úgy látszik, innen tért végleges nyugalomba. Halálának idejét és közelebbi körülményeit kikutatnom már nem sikerült. A zenggi adatokat *vitéz Aghházy Kamill* nyug. ezredes volt szíves velem közölni.

Tévedések elkerülése végett még megemlítem, hogy ez a Chiolich nem volt semmiféle rokonságban báró *Chiollich Márkkal*, Szlavónia ez időbeli parancsnokló tábornokával, akinek Széchenyivel való kapcsolatát és levelezését ismerjük, s aki az aldunai szabályozási munkáknál és a török portával való kapcsolatok felállításában készséges segítségére volt, s neki *Hindoglu* nevű török tolmácsát is odakölcsönözte. Ennek a bárói családnak egyébként Budán háza volt (a szalak a *Kalmárfy*-családhoz vezetnek), amelyet az állam megvásárolt. Más iratokból kitéhetően ez a parancsnokló tábornok ajándékokat kapott a belgrádi pasától, s ezeket is neki itt Pesten adta ki vámmentesen az ú. n. Harmincad-hivatal.

Egy Bazinban lakott *Chiolich Hugóról* is vannak az 1830-as évek vége felé adatok arról, hogy valamilyen könyvének kiadását engedélyezik, s végül egy *Chiolich Henrik* szerepel ugyancsak a *Revisio Librorum*nak 1830-iki Indexében egy francia nyelvű folyóirat megindítása kapcsán.

Arra a kérdésre végül, mi volna a magyarázata annak, hogy Chiolich alezredesnek, úgy is mint magasabb rangú katonatisztnak a hídterve komoly tárgyalás alá nem tudott kerülni, nagyon valószínű választ nyerünk, ha meggondoljuk, hogy Széchenyi, aki már 1832 óta a legbehatóbb tárgyalásokban állott ebben az irányban a legkiválóbb korabeli külföldi hídepítő szakértőkkel, bizonyos feltétlenül jogosult bizalmatlansággal viseltetett a hazai mérnököknek akkori általános képzettségével szemben (lásd magának *Lechnernek*, mint legmagasabb hatósági mérnök-kari szakembernek jelentését a nádorhoz abból az alkalomból, amikor, bár jóval később, a Lánchíd építéséhez kellett ellenőrző mérnököt javaslatba hoznia a legfelsőbb helyen, s amely vélemény és általános mérnöki helyzetkép egyenesen lesújtó!), s ezen tárgyalások során arra az igen megérthető és gyakorlati meggyőződésre jutott, hogy csak olyan javaslatokat és konkrét megépítési terveket fog alaposabb figyelmére méltatni, amelyek olyan egyénektől származnak, akik tényleg nagyszabású ilyen hidat már valahol meg is építettek. Széchenyi ellenesei természetesen ennél a kérdésnél is oldalvágásokkal hadakoztak, s szemére vetették a grófnak, hogy érthetetlenül rideg és érzéketlen saját hazájának emberei iránt, és nevetséges angomániában szenved, ami azonban Széchenyit nem zavarta. Így történt pl., hogy a ruszkicai Maderspach-Hoffmann vagyárosok által később teljes komolysággal benyújtott és sok oldalról támogatott hídtervet is röviden és minden forumon elutasítottatta, s ezt is azzal az indokolással, hogy ilyen hatalmas munkálathoz nincs meg a kellő gyakorlatuk.

Chiolich terveinek negatív sorsa így előttem érthető, viszont miután mégis feltétlenül érdemes munka lehetett és sok valószínűség szerint nem egy olyan gondolatot tartalmazhatott, amelyet később fel is használtak, igen érdekes volna, ha valaki ezekre a tervek reábukkana s így ezeket megismerhetnők.

4. Pokorny Ferenc terve. Az ismeretlen helyen (talán a budapesti vámház pincéiben) elbujt irományai a Fővárosi Közmunkák Tanácsa elődjének, az Országos Középítési Főigaz-

gató s á g n a k tudvalevően feltáratlanok, s mindössze csak az iktató könyvek vannak meg az Országos Levéltárban, ahol is azokba a vezetőség különös előzékenysége folytán betekinthessem. A régebbi idők iktató könyveit ugyanis olyan hűen és a tárgyakkal, továbbá az azokban tett intézkedéseknek oly részletességével vezették, hogy az itt talált adatok sokszor teljesen pótolják magukat az iratokat. Így akadtam legutóbb ezekben egy *Pokorny Ferenc* nevű pesti lakos Dunahíd terveire, azaz inkább csak itt is magukra az irományokra, mert a tervekig már nem sikerült eljutnom.

Eredetileg a Helytartótanácsnak 1838. évi 30.230. számú irataira lettem figyelmes, ezekben ugyanis a fentemlített Landesoberbaudirektion azzal terjeszti augusztus 27-én vissza a hozzá még június 5-én 17.798. szám alatt a nádortól lekerült Pokorny-féle iratokat, s a hozzá csatolt terveket, hogy a kapott utasítás szerint legnagyobb sajnálatára azért nem tud ezekre nézve műszaki véleményt előterjeszteni, mert, mint az az iratokból magukból is kitűnt, Pokorny itt csak bizonyos pótterveket terjesztett be, és pedig azoknak a kiegészítésére, amelyeket tulaj-

donképpen először magához a nádorhoz nyújtott be, később pedig egyszer már kiegészített egy gr. Széchenyihez juttatott beadványával. Pokorny javaslata és tervei így közelebbről ma még teljesen ismeretlenek, s csak ennyit jelez mibenlétükről az Indexben levő intézkedési rovat: 1838. VII. 25. *Mit Statthaltereii Indorsat wird das Bauproiect zu einer stabilen Brücke zwischen Ofen und Pest v. Franz Pokorny von Pest zur Verhandlung und Berichterstattung zugestellt.*

A fentemlített negatív értelmű válaszát a Középítési Főigazgatóságnak *Lechner József*, mint a hivatal vezetője és *Vásárhelyi Pál*, mint a hajózási osztály főnöke írták alá.

Még egyszer jelentkezik Pokorny és pedig 1839-ben a nádornál (Helytt. 17716. szám), de ekkor már, mint sokkal olcsóbb megoldási módozatot, egy alagutat ajánl a híd helyett a Duna alatt a két part között, a Themze alatt akkoriban készültnek a mintájára.

Javaslatát, mint az iratokból megállapíthattam, rövid úton ad acta tették.