

Széchenyi, a pesti árvíz és a híd

A mostani nagy vízáradás önkéntelen eszünkbe idézi a régi árvizeket, s ezek közt elsősorban a legnagyobbat és legszörnyűbbit, az 1838-ast. Olvastunk róla Jókai Kárpáthy Zoltánjában felejthetetlen leírást, s az árvíz után száz évvel kiadott árvízkönyvben (A pest-budai árvíz 1838-ban). De még mindig mondhatunk újat és ismeretlen részletet a szörnyű katasztrófáról.

Március 13-án este még, a veszély ellenére, sokan voltak a színházban. A gátszakadást jelző ágyúlövésekre az előadás megszakad a Nemzeti Színházban s a közönség rémülten menekül. A kevesek közt, aki azonnal a mentésre gondol, van Wesselényi Miklós is. A színházi előadásról rohan csónakot szerezni. Ó lesz az árvíz legendás hőse. Naplója sok érdekes részletet őrzött meg számunkra az árvízről, s benne saját munkájáról.

A víz Budán keskenyebb, Pesten annál szélesebb sávban előntötte a partokat. Pest majdnem egészen a nagykörútig víz alatt állt, az Állatkert helye, a Városliget is. Csak a vásártér (ma Engels tér), az Új Épület mellett egy kis hely és a Ferencesek temploma előtti tér — ez akkor jóval nagyobb volt, mint ma — áll ki a vízből. Ide szállítják a menekülteket és a szilárdabban álló középületekbe. Wesselényi feljegyzi, hogy a Károlyi-palotába csónakon lehet behatolni a »garádics«-ig.

Március 14-éről ezt írja:

»Ennél borzasztóbb estvét és éjjelt sohasem értem. Leírni azt tollam, s tán senkinek is tolla nem képes. Az egésznek minden egyes vonása olyan, mely már magában egy-egy rémitő képet alakítana; s százként oly jelenetek és együtt s egymással vetélkedve, melyek közül csak egynek is látása életfogytig megmarad, borzasztó emlékek. A düledékek, házromok, jégtömegek, bútorok, gerendák s minden más akadályok közt csak alig s a legfeszültebb munkával lehetett a szük utcában haladni; bár honnan jött, hol volt s hová igyekezett az ember, mindenütt a roskadozó épületek s fedeleket lezuhanása szétzúzással fenyegette. Hol előtt, hol hát-megett, hol oldalt-félt omlott egy-egy épület össze. Csak ezeknek döngő, ropogó, csörgő larmája nyomta el időről időre, a kétségbeesők sikoltásait és segítségért már rekedt bőgéseit. Tízfelé is akaráván s kellettven menni s csak egyfelé mehetni, százat is látni egyszerre veszélyben s annak egyszerre csak harmadán segíteni s a többi a halál torkában hagyni; visszautasítani a már merülésgig teli hajótól az atyát, a férjet, kinek gyermekei s felesége már benn vannak és ezeknek jajait, zokogásait hallani; mindez oly valami, mit képzelni is borzasztó, de tapasztalni s százszerosan tapasztalni szívet repesztő.«

Az otthagytakért visszatérni igéri, becstületszóra, s örömmel jegyzi fel, hogy mindenkiért el tudott menni, akiknek megígérte volt.

Március 17-én azt jegyzi fel Wesselényi, hogy a szervezett hatósági mentés és segélyezés mellett gyújtást is kezdenek, Desseffy Auréllal. Széchenynek is szolt róla — írja —, »de ő félvállról vette, mint mindent, ami nem tőle ered«. Wesselényinek ez a vélekedése kissé felületlen. Egyrészt, mert itt arról volt szó, hogy Wesselényi, mint vád alatt álló ember, ilyesmit nem indíthatott el, le is beszélték arról, hogy ő kezdjen aláírásával gyújtóitvet, hiszen azt senki sem merte volna aláírni az ő neve után. Wesselényi, mint erdélyi ember, nem látta ezt elég világosan, Széchenyi jobban ismerte a politikai helyzetet. El is kezdte azonnal az adakozást ezer forinttal.

Másrészt azért sem igaz ez a mondas, mert Széchenyi nagyon is fogékonyan és készségesen felvett, magába olvasztott minden jó gondolatot, ami következetesen elgondolt tervébe beleillett, de másféle ötletekkel jobbra-balra kitéríteni nem hagyta magát.

Nem ő talált ki mindent, nem is ő kezdett mindent, de amihez hozzáfogott, azt lendülettel hozta, legtöbbször sikerrel. Hogy az Akadémia megalapításának mennyi előzmé-

nye volt, mindenki tudja. A Dunán is járt már egy szál hajó, de a dunai hajózás csak akkor virágzott fel, mikor a Társaság egyik bécsi igazgatója, Puthon János felkelti Széchenyi érdeklődését iránta. A balatoni gőzhajózás felkarolására Hertelendy Károly hosszasan uncsolására szánta rá magát.

Nem tőle származott az álló híd gondolata sem. Felmerült ugyan benne annak eszméje 1821 januárjában, mikor állomáshelyéről, Bihar-Diószegről atyja temetésére akart hazasietni, és a zajló Dunán nem tudott átkelni. Barátjának, Brudern Józsefnek, kinél megszállt, azt mondta: egyévi jövedelmét is odaadná egy állóhíd építésére! De hogy ebből az erőrpent sóhajból valóság legyen, ahhoz újabb lökésre volt szükség. Ezt pedig Sándor Móricotól, a vakmerő lovas-bravúrajról ismeretes gróftól kapta.

Sándor külföldön utazott, s Londonból levéllel kereste fel Széchenyit, 1828. június 3-án: Londonban van, írja, s itt-tartózkodását arra szeretné felhasználni, hogy kedvenc eszméjét: az állandó hidat megvalósulni segítse. Ezért kapcsolatba lépett egy Brunel nevű, angol mérnökkel, de hogy valami érdemleges dolgot tudjon végezni, ahhoz közelebbi adatokra volna szüksége. Ezek megküldését kéri, s azt reméli, hogy Széchenyi hazafias lelkelettel magáévá teszi az eszmét, s ismeretes energiájával megvalósítja majd. Széchenyi nagy örömmel töltötte el ez a levél, s válaszában meg is írta, hogy mikor a magyar mágna-sok közt olyan sok hitvány, hazafiatlan főúr találkozik, mennyire örül annak, hogy az ifjabb generációban ilyen komoly kezdeményezések iránt van lelkesedés. **»Gondold csak — írja Széchenyi Wesselényi Miklósnak —, Sándor minden erővel hidat akar rakni Buda és Pest közt.«**

Brunel (Sir Marc Isambard 1769—1849), francia származású angol mérnök, a híres Themze-alagút építője volt. Sándor Móric által közvetített kérdései Széchenyi előtt azonnal elárulták a kitűnő és körültekintő szakembert, akinek figyelme minden részletre kiterjed. Így örömet fordult a nádorhoz, s az készséggel összegyűjtötte és rendelkezésére bocsátotta a Duna-mérési adatokat. Ezek oly pontosak és kitűnőek voltak, hogy később is nagy elismerést nyertek, az angol szakemberek előtt.

Sándor Móric és Széchenyi levelezése legnagyobb részt ismeretes már régebbi idő óta. Sándor és Brunel levelei, a kérdések és válaszok a Széchenyi-gyűjteményben megmaradtak a Tudományos Akadémián. Széchenyi válaszait Lukinich Imre találta meg Blián, a Metternich-Sándor-család levéltárában (ma az Országos levéltárban van). Sándor Móricnak 1828. október 21-i leveléről azonban csak tudunk, de az mindeddig lappangott. Most bukkant elő, Széchenyinek újabban az Akadémia Kézirattárába került iratai közül. E leveleknek a hidra vonatkozó része, magyar fordításban a következő:

»Szept. 15-én kelt leveledet Londonon keresztül röviddel elindulásom előtt kaptam meg Párisban, s ezért mostanig tartogattam az azt örömet, hogy feleljek rá. Amit Brunel, a kérdéseire adott válasz után mondanai fog, feltétlenül azonnal közlöm Veled; nem tudom eléggé megköszönni Neked, hogy szerény kezdeményezéset oly hathatósan támogatni törekedsz.«

Brunel válaszát ismerjük: ebben egy négy pilléres lánchíd rajzát küldi a szükséges magyarzatokkal. Sándor Móric továbbította Széchenyihez, Széchenyi pedig a nádorhoz. Kétségtelen, hogy a mai Lánchíd megvalósulásának ez a kezdete, bár nem ilyen híd és nem Brunel mérnök által épült fel. De ezeknek a komoly tájékozódásoknak és előkészületeknek volt köszönhető, hogy a Híd Egyesület megalakult éspedig Széchenyi lakásán, 1832. február 10-én.

Ez ünnepélyes pillanatról felvett jegyzőkönyv egy mondatát Széchenyi szépen leírta, két tafota selyemre ragasztotta, mely egy kis hengerre

csavarva fényezett fadobozkában ma is megvan:

»Buda's Pest-közi hídnek építését hazafiúi érzéssel megpendíték«...

Sajnos, az aláírók közül többen nemhogy előmozdítói, de egyenesen kerékkötői lettek a híd ügyének. Így elsősorban Kolb János, a pesti választott polgárság szószólója. Görccsösen ragaszkodott ahhoz, hogy az építendő híd Pest város tulajdona legyen (Buda városa készségesen lemondott a tulajdonjogról), és ezért mindenáron meg akarta akadályozni a hidépítéshez szükséges terület kisajátítását, még azután is, hogy ezt az országgyűlés megszavazta.

Buda városának két testülete, a Pesti választott polgárság és a magisztrátus, Pest vármegye, az Országgyűlés két háza, s mindezekből kiküldött országos küldöttség, albizottságok — a híd ügyével szemben állnak. Széchenyinek semmi hatalma sincsen: egy főrend, egy pesti választópolgár a sok közül. De minden bizottságban benne van, s fáradszatlanul dolgozik: meggyőz, agitál, kapacitál, kérlel és magyaráz. Buda városával nincsen baj: Sándor Móric budai lakos volt — várbeli szép palotája lett később a miniszterelnökség székhelye — s nagy befolyást tudott gyakorolni a város vezetőségére. De Pest éveken át csökönyösen ellenszégül minden okos szónak, meggyőzésnek, Kolb János erőszakkal és álnoksággal is harcolt vélt igazáért. Széchenyi egyenként nyeri meg — a nádor segítségével — a városi vezető embereket.

1836-ban végül mégis sikerül egyensúlyra jutni, s az országgyűlés meghozza a XXVI. törvénycikket az állóhíd felállításáról. Most megkezdődhetnek a hidépítés közvetlenebb előmunkálatai: a technikai kivitelre vonatkozó tervezések és az építés költségeinek előteremtése.

Mikor úgy látszott, hogy végre valahára a híd a megvalósuláshoz közeleg, 1838-ban árvíz önti el a két testvérvárost. Széchenyi kétségbeesetten nézi a romokat, a várost, melyért annyit tett, s úgy látzik, a hídból sem lehet semmi. **»O, szegény híd! vagyis inkább szegény, elve az egyenlő teherviselésnek, milyen nehezen valósulsz meg«** — írja naplójába márc. 14-én. **»Ez a végső csapás Magyarországra!«** — írja másnap.

Hiszen az aggályoskodók éppen attól félték, hogy a híd pillérei felfogják a Duna jegét és így árvizet okoznak. És éppen most tartózkodnak Pesten az utolsó szakértők, akiknek végső véleményére várnak: Plews és Slater angol mérnökök. Ezek most tanú a szörnyű árvíznek. Mi lesz a véleményük ez után? Széchenyi legyőzve csüggedését és belső kétségeit, csónakba száll és elmegy a mérnökökért, akik a Vadászúrt-ben laknak. Ez az akkori Kis-Híd a mai Türr István utcában volt, s a második világháborúban pusztult el. Széchenyi lakása a »Duna soron« (ma Roosevelt tér 7.) volt, az Ullmann házban. Ezt később a szomszédos Viser házzal egybeépítették, s így lett az Európa szálló, majd Főkapitányság, s ez is elpusztult a világháború során. De az árvíz idején még áll, és Széchenyi megpróbálja a pusztulás közepette is a jövőt építeni.

Az árvíz lassan elmúlt. Széchenyi is felépült hosszú, kínos betegségeből. Még ez év nyarán sikerült minden szerződést megkötöni, mely szükséges volt a híd építéséhez. Szeptember 24-én a nádornál egybegyűlt Országos Küldöttség mindezt bemutatta, s ezzel működését be is fejezte. A híd építése elkezdődhetett.

Sina György görög származású pénzügyes vállalta a híd anyagi ügyeinek vezetését. Széchenyi rábeszélésére jött Magyarországra, s azt mondta egyszer: Széchenyi mindenre rá tudja őt venni. A híd meg is valósult, de Széchenyi csak az épülő híd kifeszített láncain ment keresztül, magát a kész hidat sohasem látta.

1849. nov. 20-án Haynau, a »bresciai hiéna« adta át azt a forgalomnak.

H. Boros Vilma