

# KÖNYVAJÁNLÓ

**Miklóssy Endre**

Ágoston István: *A nemzet inzsellérei*  
Szeged, 2001

Vannak emelkedő korszakok a történelemben, ezeket érdemes közelebbről megismernünk. Erőt és tanulságot meríthetünk belőlük. Kétségkívül ilyen a 19. századi magyar reformkor, és tágabb értelemben mindaz, ami előkészítette és aminek eredményeképpen létrejött. Ez volt Magyarország polgárosodásának és felzárkózásának nagy korszaka. És nem „magától”, a gondolkodási lustaságból használt „történelmi szükségszerűség” miatt, hanem hozzáértő és felelős emberek cselekedeteinek összességéből.

A nemzeti politika és kultúra e korban munkálkodott nagy építőit aránylag jól ismeri a köztudat. De alig ismeri azt a szakmai gárdát, amely a pusztulásunk évszázadait követően a modern Magyarországot felépítette, vagyis az *inzselléreteket*. A szó a német *Ingenieur*-ből ered, a zsellér ugyanis az a földdel munkálkodó ember, akinek nincsen saját földje, tehát csak megbízása van a mások számára végzett munkára – de itt ez a megbízás a nemzet közösségétől származik. Becsülettel eleget is tettek neki. *Látták, hogy a felemelkedés egyetlen útja a tudás* – mondja róluk Ágoston István.

Haza és haladás – Kölcsey szavával – ekkor még nem váltak el egymástól. A haladás a haza haladása – hiszen mi másé is lenne? Így azután a történet a kezdeményező szándéktól már eleve eltért. A 18. század vége felé az abszolutizmus ugyanis az erőforrások növelése céljából kezdte el az elvadult ország korszerűsítését, vízrendezéssel, kataszteri rendezéssel, várostervezéssel és a katonai célú első országos felméréssel (Josephinische Aufnahme), amihez nagyszámú mérnökre volt

szükség. A külföldről érkezett mérnökök idővel nem bírták a rengeteg munkát, ezért szerveződött 1782-ben Pesten az első hazai műszaki főiskola, az *Institutum Geometricum*, megelőzve Napóleon hírneves *École Polytechnique*-jét. De a magyarokkal kezdettől bajok lettek – a jelentéseikben sehogyan se voltak hajlandók a kötelező német nyelvet használni. Többeket emiatt el is távolítottak az iskolából, például 1786-ban Magyar Istvánt majd később Laáb Gáspárt is. Volt olyan köztük (Vedres János), aki még a bort is csak a *magyarka* nevű szőlőből volt hajlandó elfogadni, és tüntetőleg csak magyar posztóból készült öltözékben járt.

Származásukat tekintve ezek a mérnökök valóságos keresztmetszetét adják a magyar polgárosodás bázisának. Művelt közép- és kismemesi családból, református papi és tanítói családból származtak, és a feladatukat a maga társadalmi komplexitásában kívánták teljesíteni, messze túl a szorosan vett szakmai feladatokon. Egyikükéről, Zsigmondy Vilmosról, személyes pozsonyi ismerőséről mintázta Jókai Berend Ivánnak, a polihisztor mérnöknek az alakját. (A Zsigmondy-család egyik leszármazottja később a Nobel-díjig jutott.) Vedres István színdarabokat ír és Szeged kulturális életét szervezi jeles barátjával, első regényírónkkal, Dugonics Andrással. Schéner György elsőként fordít magyarrá Shakespeare-t, Bodoky Károly Gyulán az első takarékpénztárat alapítja. A mezőgazdaság korszerűsítésével is sokan foglalkoznak közülük, a futóhomok megkötésén fáradozó polihisztorától, Balla Antaltól kezdve (ő készítette az első állandó Dunahíd tervét is) a földbirtok reformját felvető Bogdánfy Ödönig. Báró Vay Miklósnak, e korai Széchenyi Istvánnak a krumpli meghonosításában vannak különleges érdemei. Mivel

hogy a termelők sehogyan se kaptak rajta, ezért szigorúan őriztetni kezdte saját krumpliföldjét. *Ha ez ennyire értékes, akkor érdemes foglalkozni vele...* – felkiáltással az éj leple alatt előbb lopkodni kezdték, majd termelni. Így kezdődött Szabolcsban a krumpli sikertörténete.

A társadalmi feladatokról a szabadságharc alatt se feledkeztek meg, szinte minden akkori mérnök nemes szerepet vállalt benne. Hollán Ernő, a vasútépítés későbbi nagyjá, a bevehetetlen erőd, Pétervárad parancsnoka lett, s Komárom-mintájú kapitulációs okmánnyal biztosította végül embereinek a szabad elvonulást. A mérnökök közül Asbóth Sándor vitte legtöbbször a katonai pályán, emigrációjában az amerikai polgárháború hőse és tábornoka lett; az arlingtoni temetőben nyugszik. Nagyobb egzisztenciális baja, úgy tűnik, egyik mérnöknek sem lett a vereség után, mert kiválóan működött köztük a szolidaritás, kihúzták egymást a bajból, és szakértelmük is nélkülözhetetlenné tette őket. (Az embernek 1956 jut az eszébe, amelyből a mérnökök szintúgy derekasan kivették a részüket. Viszont a vereség után kétségkívül rosszabbul jártak.)

Mindezt csak a kép teljessé és színesebbé tétele érdekében kellett elmondanunk. Hisz a könyv elsősorban a komoly mérnöki munkáról szól. Szakról a tudományos és technikai eredményekről, amelyeknek nemzetközi hírnevet kellett volna szerezniük alkotóiknak, ha nyelvi és más szempontból nem vagyunk annyira elszigeteltek. Akad néha kivétel is. Az 1850-es években Vas megyei házi őrizetében lévő Hollán Ernőt a rendőrfelügyelet nagy elképedésére angol főrendek látogatták meg, köztük a leendő hadügyminiszter, hogy hadtudományi oktatásában részesüljenek.

A teljesség igénye nélkül néhány adat: Kiss József, a Ferenc-csatorna 18. századi építője, gőzgépet és szivattyút használt a munkájához. Varga János már 1828-ban tanulmányt írt a vasútról. Balla Antal 1784-ben tervezte említett Dunahídját. Vásárhelyi Pál dogozta ki a vízhozammérés korszerű elméleti alapját. Zsigmondy Vilmos hívta fel a figyelmet az Alföld termálföld-kincsére és fúrta az első kutakat. Katona Antal valósította meg a szivattyúzás nélküli öntözés rendszerét kis gyűjtőcsatornákkal. Valóságos, ma is látható szenczáció a Feketeházy János által épített Szabadság-híd, „a világ legszebb Gerbercsuklós szerkezete”, amelyben ennek az esztétikailag igénytelennek tartott megoldásnak megtalálta a tökéletes formáját. Mihailich Győző, a vasbeton-építés 20. századi nagy magyar egyénisége jól illik e sorba korai nagyfeszítávú vasbeton szerkezeteivel.

Máig ható, nagy jelentőségű munka a flumei kikötő és a hozzá vezető vasútvonal Hajnal Antal tervei szerint történt kiépítése, ami a várost Adria legjelentősebb kikötőjévé tette. Lechner Lajos különös figyelmet érdemel várostervezői tevékenysége miatt. Részt vett Budapest első rendezési tervének kidolgozásában (1873), amely a körút-sugárút koncepciót rögzítette, ez mai napig a főváros egyik legfontosabb szerkezeti eleme. Ez időtájt a városépítőket Európa-szerte Haussmannnak, Párizs átépítőjének neobarokkja nyűgözte le. Lechner nagy lehetőségét egy tragédia alapozta meg, Szeged 1879. évi árvízi katasztrófája. Lechner nem rondított bele a történelmi városzövetbe, noha az szinte teljesen elpusztult, hanem nagy ötletességgel alkalmazta a neobarokk ideált Szeged kialakult szerkezetének a modernizálására – az országutakból lettek a sugárutak, a palánk melletti teresedésből és az ólaskerteket határoló útból a körutak. Az újjáépítést közművesítéssel kötötte össze, így lett Szeged az Alföld legkorszerűbb városa.

E két évszázad meghatározó mérnöki munkája mégis a vízrendezés volt.

Nyugat felől, a 18. század dereka óta kezdődött ez a munka, mégpedig az Esterházy nagybirtokon. Mikovinyi Sámuel volt az első jeles tervező: mocsár-lecsapolás, patakrendezés, melioráció, birtokrendezés, kertépítés köttődik a nevéhez. Böhm Antal lépett az ő nyomába, akit Beszédes József követett. A mérnökök egyre nagyobb és nagyobb feladatokra vállalkoztak. Az első nagy feladat a Sárvíz rendezése volt, ahol a malmok hajtóvíze által okozott visszaduzzasztás hatalmas területeket mocsarasított el. Beszédes nagy kezdeményezése az volt, hogy övcsatornára helyezte a malmokat. A teljes munka 1825-ben lett kész, és 2 év alatt meg is térült a földtulajdonosoknak a befektetés. Ez a látványos siker alapozta meg aztán Sárköz vízmentesítését – a Sárvizet Halász Gáspár tervei szerint rövid, 4 km-es csatornával közvetlenül vezették Szekszárd fölött a Dunába. Ezt a bajai Duna-szakasz követte, egyetlen töltéssel több mint 50 km<sup>2</sup>-nyi jobbagy földet sikerült ármentesíteni.

A Dunán túl számos más vízszabályozási munka is készült. Könyvünk ezekről is részletesen és szakszerűen számol be, a Fertő és a Rába-Rábca szabályozásától a felső dunaszakasz szabályozásáig és a Balaton ügyéig, amelynek a földtulajdonosok sürgette lecsapolását végül a vízépítő mérnökök ellenvéleménye torpedózta meg.

Az igazi nagy feladat azonban az Alföld vízszabályozása volt. Temesvár csak 1739-ben szabadult meg a töröktől, és a zivataros évszázadok alatt lakatlanná és művelhetetlenné vált az egész Bánát, egyetlen összefüggő mocsártengerré, noha egész Európának itt vannak a legjobb termőföldjei. A török kiűzése után megindult nagyszabású telepítéseknek elsődleges feltétele volt a lecsapolás. Így lett a Temesköz az Alföld vízmentesítésének első állomása és próbaköve. Az egymás közelében folyó, de eltérő eredetűknél fogva különböző árhullámokat hordozó Temes és Béga együttes szabályozása bizonyult a legfontosabbnak, amit árapasztó csatornázással si-

került megoldani. A térség ontani kezdte a búzát, amit a bécsi piacra az időtájt vontatott hajókkal lehetett szállítani. Kiss József műve, az 1802-ben átadott Ferenc csatorna a Duna-Tisza közén, Bácska déli részén ezt a feladatot könnyítette meg. Ez idő tájt indult meg a Tiszavölgy vízügyi feltérképezése és készült el Lányi Sámuel műveként a *Tisza-mappáció*, az egész akkori Európa talán legtökéletesebb vízügyi felmérése.

A Tisza szabályozását a közvélemény Vásárhelyi Pál érdemének tudja be. Anélkül, hogy elvitatni kívánná a könyv a legnagyobb magyar vízépítő mérnök teljesítményét, valódi tudománytörténeti felfedezésként, megmutatja az előzményeket. Főképpen Huszár Mátyás érdemeit, aki, úgy tűnik, nehéz természete miatt esett ki a további munkából, elveszítve Széchenyi bizalmát is, és ő adta át 1829-ben a feladatot Vásárhelyinek, aki akkor már komoly hírnevet szerzett a Vaskapu szabályozásánál végzett munkájával.

A Tisza-szabályozás komoly feladat volt, végrehajthatóságában Deák Ferenc is kételkedett. De fél évszázad páratlanul gondos felmérései álltak már a szakma mögött. A birtokosokat sikerült meggyőzni az ügy fontosságáról és végrehajthatóságáról. Így 1845-ben megszerveződött a Tiszavölgyi Társulat, és a munka Vásárhelyi korai, váratlan halála dacára már 1846 augusztusában elkezdődött. A szabadságharc kitörése, majd vereségünk a földmunkát komolyan hátráltatta és az csak a 60-as években indult el nagyobb méretekben. (És vezetett a vele kapcsolatos gondatlanság Szeged pusztulásához. Ebben viszont nem mérnökök voltak ludasak.)

A szabályozás több évtizedes munkája a mellékfolyókra is kiterjedt, fontos feladat volt a hatalmas mocsarak – Sárrétek, Ecsedi láp – lecsapolása. Számos vita is kísérte a munkát, amelyek két csomópont köré rendezhetőek. Az egyik a hajózás. Vásárhelyi eredeti terve az ármentesítéssel egyenlő fontosságúnak tartotta, de később, a

nagy vasútépítési boom idején, a profitorientált társaságok erősen mellőzték a csatlakozó hajózás kiépítését, viszont nem mellőzték a sikerük érdekében a korrupciót. Így azután pompás víziútjaink mindig is kihasználatlanok maradtak, végül Trianon kettévágta, a kommunizmus beruházási lobbirendszere pedig teljességgel elsorvasztotta őket.

A másik kérdés az volt, hogy mi legyen a vízzel. Beszédes József már a 19. század elején, máig ható érvénnyel írta le az intést: „házaad udvarából ne ereszd ki az esővizet”. Az Alföld ugyanis csapadékban szegény terület, vizet csak a hegyekből kap. Itt csak egyik gond az árvíz, a másik az aszály. Hamarosan felmerült ezért, hogy a vízlevezetést öntözéssel kell kombinálni. Csak hogy ennek útjában állt a nagybirtokrendszer, aminek nem állt érdekében a termelés intenzifikálása, és érdekeit politikai eszközökkel érvényesíteni is tudta a kisebb birtokosokkal szemben. Csak az 1930-as évektől került napirendre az öntözés, de akkor ismét a nagybirtok igényeinek megfelelően, mint rizstermelés. Kert-Magyarország,

aminek a víz az első számú feltétele, továbbra is álom maradt.

A könyv, amely hallatlan anyaggyűjtéssel és munkaráfordítással készült, a kifogástalanul eredeti szakmai tényfeltáráson kívül színes társadalomképet is rajzol a korról, erről a másfél-két évszázadról, a benne élt és arculatát alakító mérnökök életén és munkásságán keresztül. Van benne egészséges szegedi lokálpatriotizmus is, olyan, amire sok más helyen is szükség volna. Önérzetesen ír városáról, a magyar vízépítés Mekkájáról: „Győr, Szeged asszimilál, Buda, Pest, Pozsony viszont nem.” A vízépítést ekképpen kapcsolja a nemzetépítéshez. . . Ez a könyv arról az időről szól, midőn „a történelmi Magyarország szinte minden zugában forrt a munka és szárnyalt a lelkesedés”. Melegen figyelmébe ajánlom minden ma élő mérnöknek és tervezőnek, mert tiszta képet nyújt arról, hogy mit jelent a jól végzett munka.

Bertalan Lajos emlékére halálakor obeliszket emeltek, de 1976-ban ledöntötték, mert *útjában állt a város fejlődésének*. 2001 óta azonban az új Tiszahíd, amely épp itt ível át a folyón, az ő nevét

viseli. Elődeink munkája nem akadály a fejlődésnek, hanem előfeltétele.

A megörökített életművek: *Kiss József, báró Vay Miklós, varassányi Vedres István, Huszár Mátyás, Bodoki Henter Mihály, Bodoki Henter Károly, Bodoky Lajos, Bodoky Kálmán, Beszédes József, késmárki Lányi Sámuel, kézdi Vásárhelyi Pál, gánóczi Kecskés Károly, Hieronymi Ottó és Károly, nemeskéri Asbóth Sándor, temesi Reitter Ferenc, bélteki Képegy József, Herrich Károly, Zsigmondy Vilmos, Zsigmondy Béla, zelenei Boros Frigyes, Péch József, brogyáni és kvassói Kvassay Jenő, Malina Gyula, Zielinszki Szilárd, vajdahunyadi Bogdánfy Ödön, Sajó Elemér, Lampl Hugó, Böhm Ferenc, Balla Antal, Magyar István, Laáb Gáspár, Sexty András, dabasi Halász Gáspár, Vörös László, Lechner József, Lechner Lajos, Giba Antal, Varga János, Molnár Pál, mezőszentgyörgyi és nagyzsényei Katona Antal, aggszentpéteri Korizmic László, madunitzi Mihálik János, Mitskei Imre, kislódi Hollán Ernő, Mokry Endre, schleideni Sojka Gusztáv, Bertalan Lajos, Hajnal Antal, Feketeházy János, radnai Wallandt Ernő, Gerster Béla, Benedek Pál, Benedek József, Mihailich Győző.*

Krizsán András – Somogyi Győző  
*A Balaton-felvidék tájba simuló népi építészet*

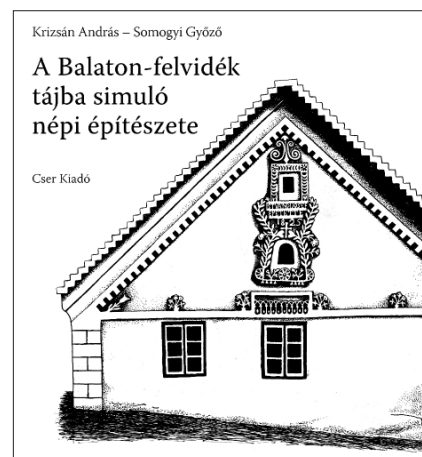
Könyvünk rekviem egy csodavilágért, a Balaton-felvidék hajdan született és ma is élő népi építészetéért. Somogyi Győző (Munkácsy-díjas festő, grafikus) rajzai bemutatják e jellegzetes építészeti stílust. A képeket nézegetve megértjük megőrzésének fontosságát. Krizsán András Kós Károly-díjas építész tanulmánya kíséri a rajzokat, amelyből megismerhetjük e tájat és építészeti jellegzetességeit. Szó és kép egymást kiegészítve hozták létre e különleges könyveket. Krizsán András szavai képeket varázsolnak elő képek nélkül, Somogyi Győző keze nyomán

pedig úgy telik meg élettel a táj, hogy megszólal szavak nélkül is. Kettejük összefogásából különös, egyedülálló élmény birtokosává lesz az olvasó.

A könyv művészeti album, építészettörténet és gyakorlati útmutató azoknak, akik akár régi házat alakítanak át vagy újítanak fel, akár új házat szeretnének építeni úgy, hogy belesimuljanak a környezetükbe.

A reprezentatív kötet mérete: 205 x 240 mm, keménytetővel; vászonkötéssel és borítóval; terjedelme: 110 oldal  
Ára: **4995 Ft**

A könyvből 100 db számozott és dedikált, kézzel kötött példány is készült.  
Áruk: **7995 Ft.**



A könyvek 20% engedménnyel megrendelhetők a Cser Kiadó honlapjáról: [www.cserkiado.hu](http://www.cserkiado.hu) vagy megvásárolhatók személyesen 1114 Budapest, Ulászló u. 8. szám alatt.