

Május 26-án a Duna romániai szakaszán található Kazán-szorosban újra felállított Széchenyi Emléktábla avatásán **Nagy Gyula** a Magyar Mérnöki Kamara elnöke beszédet mondott és koszorút dobott a Dunába a folyó szabályozási munkáiban résztvevő mérnökök emlékére. Az avatáson a meghívott egyházi és állami tisztségviselők mellett beszédet mondott

dr. Pogány András

a Temesvári Egyetem professzora, aki 50 évvel ezelőtt részt vett a folyamszabályozás befejezését jelentő erőmű építési munkáiban. A felavatott emléktáblát a Magyar Hajózásért Egyesület, a jelenleg víz alatt lévő eredeti Széchenyi Emléktáblát 1885-ben a Magyar Mérnök és Építész Egylet állította.



Nagy Gyula elnök beszéde az avatáson:

„Tisztelt ünneplő egybegyűltek! Ünnepe a mai nap, mert olyan embernek, olyan embereknek állítunk emléket, akik elkötelezettségükkel, szakmai felkészültségükkel, a nemzet iránti hűségükkel és a más népekkel való együttműködésükkel máig példaként szolgálnak

mindannyiunk számára.

Itt, a víz alatt több méter mélyen van az a tábla, amelyet a Magyar Mérnök és Építész Egylet 1885-ben állított a legnagyobb magyar tiszteletére, de ez a tábla nem csak Széchenyi nagyságát hirdette, hanem mindazok áldozatos munkáját, akik a nemzet érdekében részt vállaltak ennek a maga idejében korszakalkotó létesítménynek a megvalósításában.

A most felavatandó tábla legyen méltó hirdetője a munkában résztvevő valamennyi ember teljesítményének, de annak is, hogy az egymás mellett élő népek ismerik, elismerik és tiszteletben tartják egymás történelmét, azokat az eredményeket és erőfeszítéseket, amelyek eredményeit ma is hasznosítani tudják.

A folyó szabályozásakor nem készült híd, de ez az alkotás mégis hídként szolgálva köti össze a Duna két partján élő nemzeteket is.

A víziút járhatóvá tétele közös hasznot jelent a közlekedés, a kereskedelem és nem utolsósorban az energiatermelés fejlesztésében.

A XIX században végzett munkálatokban sok nemzet szakembere vett részt, ebben meghatározó volt a magyar mérnökök munkája. Kik is voltak ők?

A Duna mellett élő népek régóta foglalkoztak a folyó legveszélyesebb szakasza hajózhatóvá tételének gondolatával, de az első lépéseket Széchenyi javaslatára a Duna felmérése jelentette. Huszár Mátyás 1816-ban kezdte meg a Duna és mellékfolyói felmérését, a munkálatok irányítását 1829-ben Vásárhelyi Pál vette át. Széchenyit Beszédes József, a kor kiemelkedő mérnöke kísérte el első dunai útjára, ahol közvetlen a helyszínen tapasztaltak alapján bizonyosodott meg szabályozás szükségességéről.

Széchenyi javaslatára Vásárhelyi Pál vezette az Al Duna felmérését 1832 és 1834 között időszakban. Az általuk készített térképek megbízható adataik miatt a későbbi fejlesztéseknél is felhasználhatók voltak. Ezt a kimagasló teljesítményét a kor nemzetközi szakemberei is elismerték. Vásárhelyi Pál készítette a szabályozás és a szoros partján vezetett út tervét, ő

irányította az építkezést is, tőle a munkát 1837-ben Tomsits Domokos vette át.

A munkák igen nehéz körülmények között folytak. A havasalföldi vajda és a szerb fejedelem támogatása ellenére a török kormány akadályozta a tevékenységet. A munkát végzők is áldozatul estek a határőrök ellenállásának, Melczel János mérnököt háromszögelés közben egy határőr golyója ölte meg.

Vásárhelyi terve csak a legszükségesebb, leghalaszthatatlanabb feladatokra terjedt ki, ezért munkája nem jelentett végső megoldást. A Dunai Gőzhajózási társaság 1871-ben William Mac Alpin amerikai mérnököt kérte fel a feladat tanulmányozására és a szabályozás műszaki megoldásának szakértői véleményezésére. A szakértői bizottságok véleménye alapján a magyar kormány az új tervek elkészítésére Wallandt Ernő folyamszabályozási mérnököt bízta meg, aki 1883-tól a tervezés, 1890-1898-ig a kivitelezési munkák irányítója.

A szabályozási munkák Baross Gábor minisztersége idején 1888-ban indultak meg. Az építés előkészítése külföldi tanulmányozására Gonda Bélát és Hoszpótzky Alajost kérték fel. A kivitelezési munkát egy magyar-német közös vállalkozás nyerte el, Hajdu Gyula építési vállalkozó, Luther Hugó német mérnök, és a német DISCONTO Társaság részvételével. A kivitelezés közvetlen irányítója Rupcsics György lett. A munkák ellenőrzésével a tervező Walland Ernő mellett Hoszpótzky Alajos bízták meg.

A sziklarepesztés technológiájának kidolgozására több próbálkozás volt, ezek közül a Könyves-Tóth Mihály és Tunhardt József zúzóhajója, Zielinski Szilárd és Puskás Tivadar eljárásai kínálták a legjobb eredményt. Végső eredményre a Gonda Béla által javasolt Lobnitz féle fúróhajók alkalmazásával jutottak.

A vaskapu csatornát három ország vezetőjének jelenlétében 1896 szeptember 27-én a magyar, a szerb, és a román uralkodó jelenlétében adták át.

Már 1897-ben az építésben közreműködő Luther Hugó javasolta duzzasztózsilip és erőmű kiépítését, de ezt a magyar kormány a bizonytalan politikai helyzetre tekintettel nem támogatta. Az első világháború után a balpart Romániához, a jobbpart Jugoszláviához került, így a magyar kormány által előkészített szabályozás továbbfejlesztése nem valósult meg. A továbbépítés a II. világháború után indult meg, kihasználva a Duna erejét, így megvalósulhatott Európa

legnagyobb teljesítményű vízierőműve, hirdetve azt az áldozatos munkát, amelyeket elődeink folytattak a nemzetek fejlődése érdekében. A szabályozás lehetővé tette egy új európai víziút kialakítását, a Duna-Majna-Rajna csatornával így kontinenseket és népeket összekötő kapocsként szolgál.

Köszönjük a Magyar Hajózásért Egyesületnek és Jáky Gábor elnök úrnak, hogy újra itt ünnepelhetünk.”

Megj.: A beszédben felhasznált adatok a Tóry Kálmán: Az Al-Duna szabályozása (Vízügyi Történeti Füzetek 1972) című kiadványból származnak.