

## Gőzhajóval a Dunán Bécsből Konstantinápolyig

Az 1829-ben alapított DDSG legfőbb célkitűzése a Bécs–Konstantinápoly út kiépítése volt. A törekvéshez háttérrel a Beszédes Józsefhez köthető (vízrajzi értelemben téves) folyamszabályozási célkitűzések, a drinápolyi béke (1829) nyújtotta külpolitikai-gazdasági lehetőségek és Metternich kancellár külpolitikai orientációja kínált. A törekvés egyik kulcsfigurája Széchenyi István volt, aki magyar királyi biztosként vállalta a Duna zuhatagi szakaszának járhatóvá tételét, valamint a dunai gőzhajózás anyagi-műszaki lehetőségeinek előmozdítását. Az al-dunai járatok másik nagy akadályát a havasalföldi karanténrendszer képezte, melyhez a gőzhajójáratoknak alkalmazkodniuk kellett. A tanulmány korabeli térképek, menetrendek és más források révén kontextusba helyezi a korabeli utazók lehetőségeit. A DDSG gőzhajói Bécsből Galațig menetrend szerint 1834-től, Szulinán át Konstantinápolyig 1836-tól jártak 1845-ig, amikor az Österreichischer Lloyd megvásárolta a DDSG tengerhajózási üzletágát. 1840 és 1844 között Küstendje és Cernavodă között egy alternatív szárazföldi útvonalat is működtettek, de ez nem bizonyult sikeresnek. A DDSG szándékait jelzi az a tény is, hogy előbb építettek gőzhajót az Al-Dunára, minthogy saját hajógyáruk lett volna.

### *Travelling the Danube on a Steamship from Vienna to Constantinople*

*The main goal of DDSG (Danube Steam-shiping Company) – established in 1829 – was to build the waterway between Vienna and Constantinople. The background was offered by the (hydrographically incorrect) river flood control objectives of József Beszédes; the foreign political-economic possibilities offered by the Edirne Treaty of 1829, and the foreign political orientation of Chancellor Metternich. A key figure of the endeavour was István Széchenyi who, as the Hungarian Royal Commissioner, undertook the task of making the waterway passable through the Danube rapids, and to facilitate the financial-technological potential of Danube shipping. Another large hindrance of Sub-Danube lines was the quarantine system in Wallachia, to which steamer runs had to adjust. This paper puts the opportunities available to contemporary travellers into context, based on maps, timetables and other sources of the period. The steamboats of the DDSG ran from Vienna to Galaț from 1834 and through Sulina to Constantinople from 1836 until 1845, when Österreichischer Lloyd purchased the maritime shipping business of DDSG. Between 1840 and 1844 from Constanța to Cernavodă an alternative onshore route was in operation as well, this, however, proved to be unsuccessful. The intentions of DDSG are also indicated by the fact that before developing their own ship yard DDSG had already acquired a steamship for Lower Danube traffic.*

Tinku Balázs

# GŐZHAJÓVAL A DUNÁN BÉCSBŐL KONSTANTINÁPOLYIG

**Az első évtized utazóinak  
úti lehetőségei (I. rész)**

Bécs és Konstantinápoly két nagy, heterogén és szomszédos birodalom fővárosai voltak, mégis a két nagyváros polgárait több, mint egy hónapos nehéz, helyenként veszélyes út választotta el egymástól. A 19. század első felében kiépült gőzhajóút nemcsak a távolságot győzte le, hanem új lehetőségeket is teremtett.





Az 1837-es General-Postkarte des Kaiserthumes Oesterreich a balkáni régió főbb közlekedési útjait mutató részlete

## A kontextus<sup>1</sup>

A szerző nem titkoltan Constantin Ardeleanu tanulmányát<sup>2</sup> olvasva jutott arra a következtetésre, hogy a rendelkezésére álló forrás- és szakirodalom-bázis alapján „újraírja” a témakörben felkutatható ismeretanyagot. Ardeleanu több forrástípust és szakirodalmi publikációt nem használt fel, melyek vagy elérhetetlenek voltak számára vagy nem fértek bele tanulmányának fókuszába. A szerző nemcsak emiatt van szerencsés helyzetben, hanem azért is, mert Miroslav Šedivý<sup>3</sup> (és sokan mások)<sup>4</sup> kutatásai révén a téma háttérét illetően is magabiztosan tud a korszak felemásan feldolgozott forrás- és szakirodalom-anyagához nyúlni. Ennek véghezviteléhez azonban szükségessé vált a publikációt két részre osztani, hogy a második rész tartalma a kontextus ismeretében valóban közérthető lehessen; tulajdonképpen szükségessé vált egy előtanulmány megírása.<sup>5</sup>

A magyar történettudomány nagy adóssága, hogy csak részleteiben foglalkozott a 19. század első felének hajózástörténeti vonatkozású kérdéseivel.<sup>6</sup> Emellett az Ardeleanu tanulmány diplomáciatörténeti vonatkozásairól magyar nyelven a szerző ismeretei szerint mindössze Palotás Emil írt alapvető fontosságú műveket.<sup>7</sup> Az önmagában is szerteágazó, sokrétű, komplex háttérű Keleti kérdés egyik kérdéscsoportját<sup>8</sup> Dunai kérdésként foghatjuk össze, mely szorosan kapcsolódott az 1829-es drinápolyi

1 Szeretnék köszönetet mondani az esztergomi Duna Múzeum segítőkész munkatársainak, akik tudják, milyen nagyszerű gyűjteményt őriznek, valamint a Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár Budapest Gyűjteményében dolgozó kollégáknak a csendes profizmusukért. Egyszerűsége szeretném kiemelni, hogy a két tanulmány tartalma szorosan összefügg, a benne közölt állítások kölcsönösen egymásra oda- és visszamatatnak; a tanulmány tartalmi szétválasztását két részre terjedelmi korlátok tették szükségessé.

2 Ardeleanu, Constantin 2009: „From Vienna to Constantinople on Board the Vessels of the Austrian Danube Steam-Navigation Company (1834–1842).” In: *Historical Yearbook*. Volume 6. Romanian Academy „Nicolae Iorga” History Institute, Bucharest. pp 187–202.

3 Šedivý, Miroslav 2013: *Metternich, the Great Powers and the Eastern Question*. University of West Bohemia, Pilsen.

4 Külön kiemelve egy tanulmányt; Gatejel, Luminita 2016: „Overcoming the Iron Gates: Austrian Transport and River Regulation on the Lower Danube, 1830s–1840s.” *Central European History* (49) 2. pp 162–180.

5 A kutatásban felhasznált források döntő hányada is a második tanulmányban került felhasználásra.

6 Itt csak a korszakkal foglalkozó, úttörő munkát végző szerzőket kívánom felsorolni, akik a technikatörténet (Csillag Miklós, Jankó Béla, Varró József), a hajózástörténet (Gonda Béla, Jankó Béla, Tóth Lajos) és a vízügy, Vas- és szabályozás (Deák Antal András, Ihrig Dénes, Károlyi Zsigmond, Lászlóffy Woldemár, Tóry Kálmán) témakörében alkottak.

7 Mindenekelőtt Palotás Emil 1984: *A nemzetközi Duna-hajózás a Habsburg-monarchia diplomáciájában 1856–1883*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

8 A többi „kérdéscsoport” a Tengerszorosok kérdése, Egyiptom jogállása, valamint a Szentföldet és Szíriát érintő kérdésekből állt össze.



John & Charles Walker térképe közvetlenül a drinápolyi béke utáni állapotot mutatja 1830. január 1-én

békében garantált változásokhoz, valamint a dunai fejedelemségek (Havasalföld, Moldva) oroszok által véghez vitt politikai konszolidációjához.<sup>9</sup>

Az orosz–oszmán háborút lezáró drinápolyi béke 1829 szeptemberében csak csekély területi változásokat hozott, melyek közül a Duna-delta Oroszországhoz való csatolása kulcsfontosságúnak bizonyult.<sup>10</sup> A terület stratégiai fontosságánál sokkal jelentősebbek voltak azonban a dunai vízi utat és a nemzetközi kereskedelmet érintő rendelkezései, mivel 1829-ig a Fekete-tenger orosz–oszmán beltengernek minősült.

A drinápolyi béke megnyitotta a dunai vízi utat a nemzetközi piac előtt azáltal, hogy deklarálta a szabad hajózást a tengerszorosokon át és a Fekete-tengeren. A dunai fejedelemségek gazdasága elindult a kapitalizálódás útján; a bojárok és kereskedők érdekeltté váltak, hogy mezőgazdasági terményeikkel, elsősorban gabonával kiszolgálják az egyre növekvő nemzetközi keresletet. A két fejedelemségben az orosz megszállás alatt, 1828 és 1834 között nagyszabású államreformot hajtottak végre, melynek legfontosabb eredménye a két állam Szervezeti Szabályzata (*Regulamentul organic*), a modern politikai és

<sup>9</sup> Bővebben lásd Ardeleanu, Constantin 2014: *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube. The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829–1853)*. Muzeul Brăilei – Editura Istros, Brăila. és Bitis, Alexander 2006: *Russia and the Eastern Question. Army, Government and Society 1815–1833*. Oxford University Press, Oxford és New York. pp 426–464.

<sup>10</sup> Ezenkívül Havasalföld és a többi oszmán vilájet közötti határvonalat ettől kezdve a Duna képezte, így Turnu, Giurgiu és Brăila városait visszakapta a fejedelemség.

közigazgatási elvek szabályzatszerű korpusza lett. E két korpusz – mint a modern kormányzat politikai és szakhivatali struktúráinak alapkövei – révén lépett a később Románia néven egyesülő két dunai fejedelemség a modernizáció útjára. A két szabályzat közel azonos volt; a havasalföldi korpuszt 1831. július 13-án, a moldvait 1832. január 13-án fogadták el. A két *Regulamentul organic*nak köszönhetően a dunai fejedelemségek a drinápolyi béke révén bekapcsolódtak a világkereskedelembé. A bukaresti és a iași divánok (kormányok) oszmán szuverenitás és orosz protektorátusi felügyelet mellett felelősek voltak a megállapított adminisztráció viteléért,<sup>11</sup> azonban ez nem jelentette, hogy a helyi elit egyben oroszbarát politikai irányultságot követett volna.<sup>12</sup> Ez az államközi-belügyi „szimbiózis” végigkísérte a két fejedelemség történetét 1859-es egyesülésükön túl Románia 1878-as függetlenségéig deklarációjáig.

Hasonló, sokkal kevésbé direkt politikai rendezés ment végbe Szerbia esetében is, melyet kevésbé érintett a drinápolyi béke kínálta kitörési lehetőség. Szerbia határait 1833-ra sikerült megállapítani,<sup>13</sup> autonómiájának kereteit hosszas belharcok és nemzetközi kötérlhúzás után az 1838-as Hatti-Sherif garantálta. Ez azonban kevésbé befolyásolta Széchenyi al-dunai munkálatait és a dunai gőzhajózás ügyét.

A müncheni egyezmény révén Metternich kancellár balkáni politikája nagyobb hangsúlyt kapott, egyszersmind szorosabb együttműködés vette kezdetét a Habsburg Monarchia és Oroszország között. Az orosz–angol rivalizálás során Metternich a Duna-gőzhajózást eszközként használta, hogy növelje befolyását a térségben, ugyanakkor a megnyíló dunai gabonakereskedelem – ezáltal a Széchenyi által is előmozdítani kívánt kereskedelempolitikai vízió – versenyt támasztott az odesszai délorosz gabonának a világpiacon, ami közvetetten ugyan, de terhelte a Habsburg Monarchia és Oroszország külpolitikai viszonyát.<sup>14</sup> Azonban a dunai áruk világpiacra kerülésének kulcsa

11 Oroszország, mint civilizátor, és mint balkáni aspiráns tevékenységéről lásd Taki, Victor 2008: „Between *Polizei* and *Cordon Sanitaire*: Epidemics and Police Reform During the Russian Occupation of Moldavia and Wallachia, 1828–1834.” *Ab Imperio* (9) 4. pp 75–112.

12 Taki, Victor 2014: „The Russian Protectorate in the Danubian Principalities. Legacies of the Eastern Question in the Contemporary Russian-Romanian Relations.” In: Lucien J. Frary – Mara Kozelsky (szerk.): *Russian-Ottoman Borderlands: The Eastern Question Reconsidered*. The University of Wisconsin Press, London-Madison. pp 47–48. Vagyis bár orosz szakszemélyzet (esetünkben orvosok, vesztégzári tisztek) maradt a két fejedelemségben 1834 után és a bukaresti orosz konzul súlya is túlmutatott diplomáciai rangján, mégis, a helyi román ajkú elit és értelmiség nem azonosult az orosz civilizátori attitűddel és a politikai befolyásolás irányvonalával – bár ez utóbbi is relatív a két fejedelemség különbözőségei miatt.

13 Aslantaş, Selim 2013: „The Russian Influence on the Ottoman Empire in the Context of the Expansion of Serbian Autonomy According to Ottoman Archival Documents (1829–1833).” In: Maria Baramova – Plamen Mitev – Ivan Parvev – Vania Racheva (szerk.): *Power and Influence in South-Eastern Europe: 16th–19th Century*. LIT Verlag, Münster, Hamburg, Berlin, London. pp 361–366.

14 A befolyásolás kereskedelmi, gazdaságpolitikai vetületeihez lásd Ardeleanu 2014: 95–130. A külpolitikát és személyi ügyeket érintő befolyásolás vetületeihez lásd Šedivý 2013: 706–707.

az oroszok kezében volt, így a szulinai Duna-ág hajózhatósága (nemkülönben a karanténrendszer) kulcsfontosságú tényezőnek számított nemcsak a nemzetközi kereskedelemben, hanem az osztrák–orosz szövetségi viszonyban is. A szulinai folyamág rendezetlensége egyre súlyosabb terhet jelentett, ezért 1840. július 25-én egy kétoldalú orosz–osztrák egyezményben rendezték a kérdést. Ennek értelmében Nesselrode orosz külügyminiszter vállalta, hogy folyamkotrást végeznek, Szulinában egy világítótornyot építenek, valamint adminisztratív könnyítéseket tesznek a Monarchia hajói részére. Adolphus Slade útleírásában meg is erősíti, hogy az oroszok már korábban tervezték egy világítótornyot építését.<sup>15</sup>

Nem tartozik szorosan a tanulmány témájához a katonai tanácsadók ügye, mégsem kerülhető ki. Az orosz–angol rivalizálás miatt a szultán a hadsereg modernizálására szívesebben vette igénybe német és osztrák katonatisztek szolgálatait. A Monarchia 1840 augusztusában közös megegyezéssel egy négyfős katonai megfigyelőmissziót küldött az Oszmán Birodalomba. Nikolaus Philippovič cs. kir. alezredes vezetésével<sup>16</sup> két tiszt<sup>17</sup> októberben gőzhajón utazott le, míg negyedik társuk, Petróczi Trattner Károly cs. kir. őrnagy a csatlakozást lekésve november 13-án érkezett Konstantinápolyba. Philippovič és tisztársai Charles Vane-nel együtt indultak Pestről október 15-én a ZRÍNYI (1835) gőzhajó fedélzetén egy württembergi katonai küldöttséggel, valamint egy oszmán pasával és orvosával együtt.<sup>18</sup> Trattner Károly október 27-én indult Pestről, úti élményeit hazatérése után a Társalkodó hasábjain osztotta meg. A helyszínen korábban megforduló porosz tisztekhez<sup>19</sup> hasonlóan keveset segíthettek Mohamed Ali csapatai ellen, így 1841 februárjában hazahívták őket.<sup>20</sup> A katonatisztek hazaújtát is ismerjük; Hans Andersennel együtt szálltak a FERDINAND I. (1836) fedélzetére 1841. május 4-én, és utaztak Küstendjéig. Cernavodăig gyorskocsin, onnan pedig tovább az ARGO (1833) fedélzetén.<sup>21</sup>

15 Slade, Adolphus 1840: *Travels in Germany and Russia: Including a steam voyage by the Danube and the Euxine from Vienna to Constantinople, in 1838–39*. Longman, Orme, Brown, Green, and Longmans, London. p 203.

16 Nikolaus Philippovič von Philippsberg horvát katonadinasztia tagja, belgrádi konzul, 1852-ben cs. kir. altábornagyként vonult nyugdíjba. Schmidt-Brentano, Antonio 2007: *Die k. k. bzw. k. u. k. Generalität 1816–1918*.

17 Pott cs. kir. őrnagy és Platzer cs. kir. százados.

18 Vane, Charles William 1842: *A Steam Voyage to Constantinople, by the Rhine and the Danube, in 1840–41*. Vol. I. Henry Colburn, London. p 116.

19 Köztük Helmuth von Moltke.

20 Šedivý, Miroslav 2012: „The Diplomatic Background of Austria’s and Prussia’s Military Assistance to the Ottoman Empire in the 1830s.” *West Bohemian Historical Review*. (1) 1. pp 149–177.

21 Andersen dánul megjelent útleírását (Andersen, Hans Christian 1842: *En Digtters Bazar*. Forlagt af Universitets-Boghandler C.A. Reitzel, Kjøbenhavn.) a szerző korabeli angol fordításában használta: Andersen, Hans Christian 1846: *A Poet’s Bazaar. Pictures of travel in Germany, Italy, Greece, and the Orient*. Volume 3. Ford. Charles Beckwith. Richard Bentley, London. pp 69–70., 104.

## Hajózás és politika

A drinápolyi béke nagyszerű lehetőséget kínált az alig fél évvel korábban alapított első Dunagőzhajózási Társaságnak, a DDSG-nek, hogy állami kapcsolatait kihasználva ne csak a hazai vizeken, hanem távlatokban gondolkodva, az Al-Dunán a Fekete-tengerig tervezzék gőzhajójárataikkal. E merész terv kulcsfigurája gróf Széchenyi István volt, aki a korábbi gőzhajózási társaságok kudarca után csak félszívvvel bízott a DDSG sikerében. Széchenyi és társai (köztük Beszédes József, a korszak egyik elismert vízépítő mérnöke) 1830-as útja több szempontból úttörő jelentőségűnek bizonyult.<sup>22</sup> Széchenyi vállalkozása teljes mértékben magán- és civil kezdeményezés volt, jóllehet Metternich kancellár szeretne volna, hogy egy hadmérnök is a csapattal tartson.<sup>23</sup> Ennek az útnak a tapasztalatai tették Széchenyi Istvánt<sup>24</sup> a gőzhajózás feltétlen támogatójává és az al-dunai gőzhajózás első számú előmozdítójává. A dunai út kulcsát jelentő orosz hozzáállásról így írt augusztus 7-én a szulinai kikötőben:

...Nem is kell más érvelés – hogy az ember jó gazda gondosságával ne bízza kereskedői szerencsáját a Dunára [ti. a Duna szeszélyére – A Szerző], ennek azonban titokban kell maradnia.

*Major:* Számunkra ami a nyersterményeket etc illeti, a Kelet felé irányuló kereskedelem csak akkor lehet jövedelmező, ha Odesszát nyomja, vagy ellensúlyozza.

*Minor:* márpedig Odessza és Sulina és a többi kis Dunaág is az oroszok kezében van, úgyhogy az ember Oroszország közepén képzelet magát.

*Consequentia:* tehát az oroszok eltűrik kereskedelmünket, ha passzív és tönkreteszik, ha aktív.<sup>25</sup>

Széchenyi gőzhajózást és folyamatszabályozást illető gazdaságpolitikai kezdeményezése találkozott Metternich külpolitikai érdekeivel, jóllehet Metternich jól érzékelte, hogy az anglofil Széchenyit nem célszerű sem mélyebben bevonnia terveibe, sem kontroll

22 Például megdőlt Beszédes József elmélete, miszerint az al-dunai szakasz és a Vaskapu szabályozásával csökkenteni lehet a dunai és tiszai árvizek szintjét. A közép-európai áruforgalom és kereskedelem világiacra való kijuttatásának gondolata vált Széchenyi és segítőknek vezérgondolatává. Elméletének publikációja: Beszédes József 1830: „Próbául: A Duna világ kereskedési tekintetben.” *Tudományos Gyűjtemény* (14) 5. pp 15–24. A drinápolyi békére való utalás a 19. oldalon, az árvízről a 21–22. oldalakon.

23 Karl von Birago hadmérnök főhadnagyról van szó. Széchenyi István 1982: *Napló*. Válogatás. 2. kiadás. Gondolat, Budapest. 1830. június 20-i bejegyzés (p 639.) és 1833. december 18-i bejegyzés (p 754.).

24 A szerző véleménye szerint Széchenyi István és társai voltak az utolsó régimódi és az első modern dunai utazók is egyben.

25 Kálnoky, Hugó 1942: *Széchenyi István és Waldstein János keleti utazása 1830-ban*. Franklin, Budapest. p 107.

nélkül egy birodalmi hatáskörű, külügyi illetékességet is érintő ügyben szabad kezdet adnia neki. A gőzhajójáratok gyorsabbá és biztonságosabbá tették a közlekedést, a posta- és áruforgalmat a két birodalmi főváros között. Az út öt szakaszra volt osztható, melyek a Drenkova–Szkela Kladova szakasz kivételével gőzhajójáratok is voltak egyben: Bécs–Pest, Pest–Drenkova, Drenkova–Orsova/Szkela Kladova, Szkela Kladova–Galați és Galați–Konstantinápoly. A kisebb kikötőknél csónakkal történt a ki- és beszállás, míg Bécsben a Kaisermühlénél és a Prater mellett, Pesten pedig a Vigadónál. Mivel gyakran előfordult, hogy vízügyi okok miatt a gőzhajó csak Pozsonyig tudott feljárni, ezért az utasok ilyenkor a Bécs és Pozsony között járó delizsánszt használták. 1834-re létrejött a Bécs–Galați járat, azonban az ugyanebben az évben, Triesztben elkészült Maria Dorothea tengeri gőzhajót a jövedelmezőbb Szmirna–Konstantinápoly távra állították be. A Bécs–Galați–Konstantinápoly stabil járat 1836-ban a FERDINAND I. gőzhajó szolgálatba állításától működött. A hosszú úton időközben a DDSG három helyen (Drenkova, Orsova és Szkela–Kladova) épített ki vendégfogadót a hajóállomáshoz közel az átszálló, ott éjszakázó utasai részére. Az Al-Dunán Giurgiu és Ruszcsuk számítottak fontos csomópontoknak, ahol sokan kiszálltak, akik Bukarest vagy Várna és Sumen felé haladtak tovább. Ehhez kapcsolódott még a gőzhajó-postaszolgálat Bécs és Konstantinápoly között, tágabban az Euxeinosz<sup>26</sup> és Levante kikötővárosainak irányába, melynek jelentőségéhez képest az általános személyszállítás tulajdonképpen járulékos előnyként jelent meg. A DDSG monopóliumhoz közeli dominanciája az Al-Dunán még évtizedekig kitartott, jóllehet 1846-tól már orosz gőzhajó is közlekedett a Dunán.<sup>27</sup>

Az első évek tapasztalatai és a nemzetközi helyzet miatt már nagyon korán felmerült, hogy a Duna-delta kikerülésével csak Cernavodăig közlekedjenek a gőzhajók, mivel onnan egy nap alatt át lehet jutni Küstendjébe (ma Constanța, Románia), ahonnan újabb egy nap hajóval Konstantinápoly. A DDSG 1838-ban kezdte meg a szükséges engedélyek beszerzését, a gyorskocsi- és csomagszállító-szolgálat kiépítését és egy vendégfogadó

26 A Fekete-tenger és partvidéke geopolitikai-szociokulturális összefüggéseinek tartalmát magába foglaló fogalom, hasonlóan a Levante fogalomhoz, ami a Kelet-Mediterráneum geopolitikai-szociokulturális összefüggés-rendszereit jelöli. Magyar nyelvű szakirodalomban ritkán fordul elő, jóllehet a korszakban a filhellén írók, utazók (pl. a már idézett Adolphus Slade és Charles Vane, illetve a később idézendő Michael Quin) és klasszikus műveltségű értelmiségiek ideológiai okokból (kiemelendő példa David Urquhart és lapja, a Portfolio) – az Isztambul helyett használt Konstantinápolyhoz hasonlóan – előnyben részesítették. Az Euxeinosz fogalmának helyénvaló használatára ajánlott szakirodalom Constantin Ardeleanu már idézett monográfiája (*International Trade and Diplomacy at the Lower Danube*), a fogalom kurrens használatára pedig további példa a St. Galleni Egyetem által gondozott és kiadott *Euxeinos – Governance and Culture in the Black Sea Region* című kiadványsorozat.

27 Focas, Spiridon G. 1987: *The Lower Danube river. East European Monographs. No. CCXXVII*. Boulder, New York. p 209.

Österr. Dampf-Schiffahrt  
zwischen **Wien, Pesth, Semlin, Galaz, Constantinopel und Trapezunt.**  
**ABFAHRT**  
achtzehnter, der Österr. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft genehmigt  
**Dampfboote im Monate August 1837.**

Ship Name	Route	Departure Dates
<b>Maria Anna</b> (Capt. H. J. Ruz)	Wien und Pesth nach Pesth und Trapezunt	1., 10., 16., 23., 30.
<b>Nador</b> (Capt. J. Pék)	Pesth und Trapezunt nach Wien	1., 10., 16., 23., 30.
<b>Arpad</b> (Capt. L. Böhm)	Wien und Pesth nach Pesth und Trapezunt	1., 7., 14., 21., 28.
<b>Zrinyi</b> (Capt. F. Hög)	Pesth und Trapezunt nach Wien	1., 7., 14., 21., 28.
<b>Franz I.</b> (Capt. D. C. Farn)	Pesth und Semlin nach Buda	4., 11., 18., 25., 31.
<b>Arno</b> (Capt. V. A. Pauer)	Semlin und Pesth nach Buda	1., 8., 15., 22., 29.
<b>Prinzessin</b> (Capt. G. A. Moritz)	Semlin und Pesth nach Galaz	1., 8., 15., 22., 29.
<b>Maria Dorothea</b> (Capt. G. G. G. G.)	Galaz und Constantinopel	1., 8., 15., 22., 29.
<b>Verdiana I.</b> (Capt. J. H. H. H.)	Constantinopel und Trapezunt	4., 11., 18., 25., 31.
<b>Clementine Metternich</b> (Capt. H. J. J. J.)	Constantinopel und Trapezunt	4., 11., 18., 25., 31.

A DDSG gőzhajói és kapitányai 1837 augusztusában

Passagier- Frachten zwischen Wien, Galaz und Constantinopel.  
Preise der Plätze in Conv. Münze.

Route	Wien	Pesth	Semlin	Galaz	Constantinopel
Wien - Pesth	1.00	1.00			
Pesth - Semlin	1.00	1.00	1.00		
Semlin - Galaz	1.00	1.00	1.00	1.00	
Galaz - Constantinopel	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

Az 1837 augusztusi menetrend menetdíj-szabása

felépítését Küstendjében. Az út 1839 novemberére fel is állt.<sup>28</sup> Ez az alternatív útvonal 1840 és 1844 között működött, ekkor a két város volt a gőzhajókat induló- és célállomása, bár rendszertelen időközönként a szulinai úton is jártak.<sup>29</sup> A két város kikötői nem voltak alkalmasak nagyobb hajók fogadására, ezért döntően csónakkal történt a ki- és beszállás. A csomagok kétökrös szekereken még aznap elindultak, az utasok pedig másnap négylovas gyorskocsin követték a hajtókat, hogy egyszerre érjenek célba.<sup>30</sup> A Konstantinápolyból érkező utasok a küstendjei DDSG fogadóban, a Szkela Kladovából érkezők a cernavodai kikötőben álló gőzhajón aludtak.<sup>31</sup> A szárazföldi út két nap nyereséget jelentett az utazóknak, azonban a DDSG-nek jelentős kiadásokat okozott, így 1844 márciusában megszüntette.<sup>32</sup> A DDSG eredetileg nem szárazföldi utat, hanem csatornát szeretett volna építeni a bécsi *Hofkriegsrat* szakmai, a Rothschild és Sina bankházak anyagi támogatásával, azonban a vállalkozás előre látható nehézségei és megtérülésének kérdésessége miatt elálltak a tervtől.<sup>33</sup> A terv alapját a csatorna megvalósíthatóságáról Karl von Birago 1830-ban, még főhadnagyként készített memoranduma képezte.<sup>34</sup>

A fennmaradt dokumentumok és útinaplók alapján egy gőzhajóút nem volt olcsó, sem különösebben kényelmes vállalkozás. A mellékelt menetrendek menetdíj-szabását völgymentben jobbra és lefelé kell olvasni, hegymentben balra és felfelé. 80 bécsi font (44,8 kg) súlyig a poggyász ingyenes, fölötté szakaszonként és fontonként 1 forint felárat számoltak. Minden személyszállító gőzhajón volt étterem, a 10 év alatti gyerekek részére pedig mindent féláron adtak. Megfigyelhető még, hogy az osztrák és magyar szakaszokon német ajkú kapitányok szolgáltak, míg az Al-Dunán olasz-dalmát származású kapitányok, a tengereken pedig többnyire angolok. A tanulmányban előforduló gőzhajók természetesen a DDSG saját gőzhajói, így nevük mellett a szerző csak az építési évüket jelzi zárójelben évszámmal.<sup>35</sup>

28 „A dunai gőzhajózás.” *Társalkodó* 1839. november 2. p 351.

29 Grössing, Helmuth – Funk, Ernst-Ulrich – Sauer, Manfred – Binder, Johannes 1979: *Rot-Weiss-Rot auf Blauen Wellen. 150 Jahre DDSG*. Bohmann Druck und Verlag, Wien. p 47.

30 Fisk, George 1848: *A Memorial of Egypt, the Red Sea, the Wilderness of Sin and Paran, Mount Sinai, Jerusalem, and other principal localities of the Holy Land; visited in 1842; with brief notes of a route through France, Rome, Naples, Constantinople, and up the Danube*. 3. Kiadás. Robert Carter, New York. p 430.

31 Snow, Robert 1842: *Journal of a Steam-Voyage down the Danube to Constantinople, and thence by the way of Malta and Marseilles to England*. Moyes and Barclay, London. pp 39–41. Snow szerint a fogadó tűrhető színvonalú volt.

32 Bővebben lásd Vodrazka, Karl 1979: „Der Postdienst der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1834–1845.” In: *150 Jahre DDSG. Früher Postdienst*. Bohmann Druck und Verlag, Wien. pp 30–32. és p 38.

33 Focas 1987: 192. A tervhez még Miklós cár is hozzájárulását adta!

34 Koppensteiner, Bruno Wilhelm 2005: *Karl Freiherr von Birago. Brückenkonstrukteur, Festungsbauer, Diplomat*. Österreicherischer Miliz-Verlag, Salzburg. pp 136–138.

35 Lásd Scherer, Hans 1974: *Vom Raddampfer zum Schubverband*. Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien.

## A természet legyőzése

Amikor 1834. október elején Michael Quin Széchenyi társaságában utazott, elválásuk előtt az ARGO (1833) fedélzetén Széchenyi egy angol nyelvű távolságbecslést írt Quinnek, amit ő kiadott úti elbeszélésében közölt is:<sup>36</sup>

A donauschingeni összefolyástól Szulina (jelenleg) 2811 fkm-re van<sup>37</sup>, onnan majdnem 600 km Konstantinápoly, ha közben Várnában is megáll a hajó, tehát Széchenyi becslése (1958 angol mérföld = 3151 km) meglehetősen pontos. A kalkuláció rávilágít arra a fontos tényre, hogy egy hipotetikus Donauschingen–Konstantinápoly út 55 százaléka esik német–osztrák–magyar területre a Vaskapu-szorosig,<sup>38</sup> a maradék szakasz a szoroson túl pedig a „politikailag problémásabb” területre. Sőt, Béctől számolva az arány átfordul 40–60 százalékra! Ennélfogva nemcsak a zuhatagi Duna-szakasz hajózhatóságának fontossága válik nyilvánvalóvá, hanem a Habsburg Monarchiának, később Osztrák–Magyar Monarchiának a dunai kérdésben képviselt külpolitikájának irányelvei is. A Monarchia korabeli balkáni politikájának vizsgálata és a DDSG hajózáspolitikájának<sup>39</sup> áttekintése egy külön tanulmány részét fogja képezni, a szerző célja azonban két résztéma rövid kifejtése, melyek nélkül nem lehet a korabeli utazók úti élményeit kontextusukban olvasni; ezek a Vaskapu-szabályozás munkálatai és a Duna menti karanténrendszer működése.

A Széchenyi által felügyelt al-dunai folyamszabályozási munkálatoknak igen tekintélyes irodalma van, ahogy a korabeli úti beszámolókból is szinte „kötelező” elem Széchenyi sokrétű tevékenységének dicsőítése – különösen azon utazóknál, akiknek szerencséjük is volt gőzhajóúttjuk során találkozni vele, mint Michael Quinnek<sup>40</sup> vagy John Paget-nek.<sup>41</sup> Sőt, ahogy Hans Andersen írta, még a MARIA ANNA (1837) gőzhajó kabinjának falán is lógott egy Széchenyi-portré.<sup>42</sup>

Széchenyi nagy lehetőséget kapott terve végrehajtásához azáltal, hogy József nádor

36 Quin, Michael Joseph 1836: *A Steam Voyage down the Danube. With sketches of Hungary, Wallachia, Serbia, Turkey, etc.* Third edition with additions. Baudry's European Library, Paris. p 131.

37 fkm: folyamkilométer.

38 A Német Szövetség államai (Württemberg, Bajorország, osztrák örökös tartományok), Magyarország, valamint a *Hofkriegsrat* alá tartozó Határőrvidék.

39 A korszakban és különösen a DDSG esetében semmiképpen sem lehet színtiszta „üzletpolitikáról” beszélni.

40 Quin könyvének recepciójához lásd Kádár Judit 1995: „Michael Joseph Quin: Gőzhajóutazás a Dunán (Találkozás Széchenyi Istvánnal, Forrásközlés).” *Aetas* (10) 1–2. pp 194–208.

41 Paget Pozsonyból utazott Pestre, ahol megérkezésekor összefutott Széchenyivel. Gőzhajó-útról lásd: Paget, John 1839: *Hungary and Transylvania; with remarks on their condition, social, political and economical.* Volume 1. John Murray, London. pp 185–203.

42 Andersen 1846: 244. Andersen utazásának magyarországi szakaszáról lásd Tardy Lajos 1981: „A meseköltő dunai utazása.” *Budapest, a Főváros folyóirata* (19) 11. pp 34–36.

	German Miles.	
	Part.	Total.
From Donau Eschingen, to Regensburg	50	50
— Regensburg to Vienna	50	100
— Vienna to Pesth	40	140
— Pesth to Peterwardein	60	200
— Peterwardein to Orsova	40	240
— Orsova to Galacz	100	340
— Galacz to the Black Sea	25	365
If we add to these items the distance from the mouth of the Danube to Constantinople, by the Black Sea, which is seventy German miles	70	
then the total distance from Eschingen to Constantinople will be four hundred and thirty-five German miles		435
or about one thousand nine hundred and fifty-eight miles of English admeasurement		

ajánlására a császár 1833. június 26-án az al-dunai folyamszabályozási munkák végrehajtásáért felelős magyar királyi biztossá nevezte ki. Széchenyinek 1845-ig ez volt az egyetlen állami tisztsége, amely révén állami intézményes keretek között cselekedhetett a Monarchia gőzhajózásának érdekében. Fontos kiemelni azonban azokat a kereteket, melyek megkötötték Széchenyi kezét és melyek igen sok akadályt gördítettek munkája elé. Széchenyi magyar királyi biztosként csak a magyar államrészt képviselte, nem a Monarchiát. A *Gesamtmonarchie* intézményeivel való kapcsolattartásra Philippović cs. kir. századost<sup>43</sup> jelölték ki. Philippović Metternich kancellárral tartotta a kapcsolatot, aki teljes mértékben a folyamszabályozás mellett állt.<sup>44</sup> Ennek megfelelően Széchenyi sem az autonóm szerb fejedelemmel, sem a havasalföldi-moldvai orosz főkormányzóval, sem a havasalföldi hoszpodárral, sem a vidini pasával és az alá tartozó Ada-Kaleh (Új-Orsova) oszmán parancsnokával sem tárgyalhatott hivatalosan, csak a konstantinápolyi internuncius közvetítésével.<sup>45</sup> Az elvégzendő munka helyszíne mindemellett katonai

43 Az 1840-es katonai misszió későbbi vezetője.

44 Metternich hozzáállásáról és a kérdés problematikus háttéréről lásd Šedivý, Miroslav 2011: „From Hostility to Cooperation? Austria, Russia and the Danubian Principalities 1829–1840.” *The Slavonic and East European Review* (89) 4. pp 630–661. Különös tekintettel pp 648–649.

45 Bartholomäus Freiherr von Stürmer konstantinápolyi rendkívüli (1832-től), majd állandó internuncius (nagykövét) 1834-től 1850-ig. Természetesen Széchenyi minden lehetőséget megragadott, hogy szabadon cselekedhessen.



K. K. KEIS. DONAU-DAMPFSCHIFF FRANZ I.

Fahrtplan 1833.

	Mon	Die	Mitt	Don	Frei	Sabb	Sonntag	Oktobr	Novemb
Von Pest nach Wien	15	—	17	19	21	23	25	27	29
Von Wien nach Pest	16	—	18	20	22	24	26	28	30
Von Pest nach Mohács oder Orsova	15	—	17	19	21	23	25	27	29

	Mon	Die	Mitt	Don	Frei	Sabb	Sonntag	Oktobr	Novemb
Von Pest nach Orsova	15	—	17	19	21	23	25	27	29
Von Orsova nach Pest	16	—	18	20	22	24	26	28	30

K. K. KEIS. DONAU-DAMPFSCHIFF FRANZ I. 1833.

Tarif für die Reisenden.

60 D. Anzahl pag.

Ort	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	4. Klasse
Von Pest nach Wien	1.14	1.12	1.08	1.04
„ „ „ „	1.12	1.10	1.06	1.02
„ „ „ „	1.10	1.08	1.04	1.00
„ „ „ „	1.08	1.06	1.02	0.98
„ „ „ „	1.06	1.04	1.00	0.96

Tarif für die Waaren.

P. 100 D. in Cispalana-Meilen.

Ort	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
Von Pest nach Wien	1.14	1.12	1.08
„ „ „ „	1.12	1.10	1.06
„ „ „ „	1.10	1.08	1.04
„ „ „ „	1.08	1.06	1.02
„ „ „ „	1.06	1.04	1.00

A FRANZI. gőzhajó kétoldalas menetrendje és menetdíj-táblázata 1833-ban

határőrvidéki terület volt, azonban Széchenyi és Vásárhelyi Pál, a munka főmérnöke határozottan elzárkózott attól, hogy a sziklarobbantásokhoz, a mederfelmérésekhez és az útépitéshez katonai hadmérnöki segítséget vegyenek igénybe, így a civil stáb és a katonai hatóságok között semmilyen kooperáció nem történt. A kettős feladat valódi szakmai, esetenként életveszélyes kihívás volt a résztvevők számára; a mederről hossz- és keresztszelvényeket kellett készíteni mélységadatokkal és vízrajzi jellemzőkkel, valamint a bal parton sziklarobbantás révén egy járható utat kiépíteni Báziástól Orsováig. Mindezt gyakran lakatlan, járhatatlan, vagy épp ellenséges területen.<sup>46</sup> Az 1834. évi rendkívül alacsony vízállás lehetővé tette, hogy a hajózást leginkább akadályozó sziklakat robbantással eltakarítsák. Felmerült még, hogy a legveszélyesebb szakaszt egy szerb területen futó csatornával kerüljék ki, ám a horroriblis költségek és a technikai akadályok miatt végül maradtak a sziklarobbantásoknál és a később Széchenyi-útnak keresztelt útvonal építésénél. Ez utóbbi 1837 őszére el is készült.

Drenkova vagy Ó-Moldova és Plavisevica között hosszú, lapos kialakítású csónakokon haladtak az utazók, csomagjaikat egy nagy poggyászállító bárka, a TÜNDE szállította. Onnan a Kazán-szorosba épített úton jutottak el Orsováig. Orsova és Szekla Kladova között többnyire szintén csónakokon jártak az utasok, a csomagjaikat később egy külön erre a célra épített poggyászállító bárka, a SATURNUS vitte. Hegyemenetben ezen a szakaszon inkább szárazföldön közlekedtek.<sup>47</sup> A DDSG törekvéseit (és stabil hátterét) jelzi, hogy 1834 tavaszára elkészült Bécsben az első gőzhajó, amit az al-dunai (havasalföldi) szakaszra szántak, vagyis előbb építettek gőzhajót a Vaskapu szoroson túli szakaszra, mint hogy hajógyáruk lett volna. Voltaképpen a DDSG és Széchenyi István tette a Habsburg Monarchiát dunai monarchiává immár nemcsak földrajzi, hanem geopolitikai értelemben is.

A korszakban a természet nemcsak fizikai, de biológiai akadályokat is gördíthetett az utazók elé. A régió járványainál nemcsak az orvostudomány fejletlenségét szükséges hangsúlyozni, hanem a higiéniai viszonyok romlását is a Duna folyásának irányában. A Habsburg Monarchia határőrvidéke ennek megfelelően már a 18. század eleje óta egészségügyi karantén-funkciót is betöltött. A Bécs–Konstantinápoly útvonalon három helyen, Zimonyban, Pancsován és Zsupaneken<sup>48</sup> állt katonai parancsnok (*Director*)

46 Egy alkalommal oszmán katonák rálöttek a felmérést végző csapatra és az egyik mérnököt megölték. Tőry Kálmán 1972: *Az Al-Duna szabályozása. Vízügyi Történelmi Füzetek 5.* Vízdok, Budapest. p 31.

47 Liphay Sándor 1896: *Gróf Széchenyi István műszaki alkotásai.* Akadémiai Kiadó, Budapest. pp 54–59., valamint a második részben közölt, felhasznált úti beszámolók alapján.

48 Jelenleg víz alatt, a mai (Új-)Orsova kikötőjének bejáratánál. Épületét – ahogy a zimonyi és a pancsovai épületét is – jelzi a II. katonai felmérés térképe.

vezetése alatt karantén, melyeknek személyzete egy-egy orvos és két-három felügyelő (*Aufseher*) volt.<sup>49</sup> A három hely közül a zimonyi volt a legjelentősebb; nagyobb létszámú állományában még egy tolmács is helyet kapott. A veszteglőházak adott minta szerint épültek: tíz bécsi láb (3,16 m) magas fal vette körül az állomást, amin belül barakkot építettek a karanténba kerülők részére, egy körletet a különösen gyanús eseteknek, külön barakkot pedig a személyzet számára.<sup>50</sup> Mindhárom részt fal vette körül, a személyes érintkezést és a vizsgálatokat is a lehető legtávolságtartóbb módon végezték. Széchenyi 1830-as útján hazafelé Szerbián át a zimonyi karantén épületét használta, míg a tanulmányban idézett, Bécs felé igyekvő utazók kivétel nélkül a zsupaneki karantén vendégei voltak. Mivel a pestis gyógyítására még nem, kiszűrésére és lokalizálására azonban már léteztek hatékony eljárások, így a visszaúton minden érintett félnek (utazóknak, kereskedőknek, hivatali szak személyzetnek, diplomatáknak stb.) számolnia kellett egy második határátlépéssel, a karanténnal.

A dunai fejedelemségekben a korábbi évtizedekben gyakran pusztított pestis (vagy a pestishez hasonló járvány). Az 1828–1829-es orosz–oszmán háborút követően megjelenő kolera annyira súlyossá tette a helyzetet, hogy az oroszok által irányított Egészségügyi Bizottságot átnevezték A Pestis elleni Bizottsággá.<sup>51</sup> Az orosz vezetés nagyon komolyan vette a kolerajárvány problémáját, amit az olyan drasztikus intézkedések is mutatnak, mint Iași városának árokkal való körülzárása. Roderick McGrew monográfiája ugyan csak érintőlegesen foglalkozik a két dunai fejedelemséget megszálló orosz csapatok egészségügyi intézkedéseivel (értekezésének középpontjában ugyanis az oroszországi területek állnak), ám kontextusba helyezi Pavel Kiszeljovnak, a két fejedelemség orosz fő kormányzójának motivációit, aki nemcsak a járvány(ok)<sup>52</sup> terje-

49 Szervezetileg a zimonyi a szlavóniai főhadparancsnokság, a pancsovai és a zsupaneki a bánáti főhadparancsnokság alá tartozott. Állományuk létszáma a vizsgált időszakban alig változott. Lásd: *Militär-schematismus des österreichischen Kaiserthumes*. K. k. Hof- und Staats Druckerey, Wien. 1830–1847.

50 Kulcsár Krisztina 2012: *Vesztegzárállomások a Habsburg Birodalom határvidékén*. ([http://mnl.gov.hu/a\\_het\\_dokumentuma/vesztegzarallomasok\\_a\\_habsburg\\_birodalom\\_hatarvideken.html](http://mnl.gov.hu/a_het_dokumentuma/vesztegzarallomasok_a_habsburg_birodalom_hatarvideken.html), Elérés ideje: [2017. október 15.]) A zimonyi veszteglőház helyszínrajzi térképe ugyanitt.

51 Mehedinți, Mihaela – Sava, Cecilia-Alina 2011: „Vinegar, Fumigation and Arson: Plague and the Romanian Area (18th–19th Centuries).” In: Constantin Bărbulescu – Alin Ciupală (szerk.): *Medicine, Hygiene and Society from the Eighteenth to the Twentieth Centuries*. Editura Mega, Cluj-Napoca. pp 257–277. p 262. A járványügyi közközház-ellátás Havasalföldön már a 18. század első harmadától elkezdett kiépülni, míg Moldvában csak a 19. század első harmadától.

52 A pestis (vagy a pestishez hasonló betegség) és a kolera ugyanis egyszerre pusztította a két fejedelemség lakosságát 1831-ben, azonban érdekes módon a két fejedelemségben nem került sor a magyarországihoz hasonló kolerázadásokra. Bővebben lásd Promitzer, Christian 2011: „Stimulating the Hidden Dispositions of South-Eastern Europe. The Plague in the Russo-Turkish War of 1828–29 and the Introduction of Quarantine on the Lower Danube.” In: Teodora Daniela Sechel (szerk.): *Medicine Within and Between the Habsburg and Ottoman Empires. 18th–19th Centuries*. Winkler Verlag, Bochum. pp 79–107.

désének megakadályozásáról intézkedett, hanem az oroszországi egészségügyi tapasztalatokat is figyelembe véve megalapozta a helyi járványellenes tevékenység intézményrendszerét. Ennek értelmében a két fejedelemség statútumaiban (*Regulamentul Organic* VI. fejezet) kodifikálta a karantén- és az egészségügyi szakszolgálat intézményeit egy-egy egészségügyi bizottság igazgatósága alatt.<sup>53</sup> Kiszeljov fő kormányzó államszervező tevékenysége nem csak egészségügyi feladatként tekintett a járványellenes intézményrendszer kiépítésére; annak politikai vonatkozása is indokolta a karanténrendszer felállítását.<sup>54</sup> Havasalföldön három kategóriába sorolva állítottak fel karanténállomásokat (*lazarettok*), melyek közül a legfontosabbak Calafat, Călărași, Turnu, Zimnicea, Giurgiu és Brăila voltak, Moldvában pedig Galați.<sup>55</sup> Brăilában és Galațiiban kórház is épült 1830-ban.

A karantén a Monarchia határörvidékén 10 (járvány esetében 20) nap elkülönítést, vagyis szobafogságot jelentett, mialatt az illető ruháit lúgos vízben kimosták, tárgyait (tárgytípustól függően) kénes, klóros füstölésnek<sup>56</sup> vetették alá vagy ecettel, esetleg citromos vízzel tisztították meg. A dunai fejedelemségek vesztegzárjai is hasonló módszertan szerint működtek, különbség mindössze az elkülönítés időtartamában volt; járványmentes időszakban öt nap, tíz, ha Konstantinápolyban pestis tör ki és tizenhat nap, ha a Duna jobb partján pusztít járvány.<sup>57</sup> Ez utóbbi rendelkezés 1836-ban életbe is lépett, amikor a mai Bulgária, Macedónia és Dél-Szerbia területén pestis pusztított 1838 tavaszáig.<sup>58</sup> Itt érdemes megjegyezni, hogy bár a fő szabály szerint a gőzhajók völgymentben Galați felé a jobb parton kötöttek ki, visszafelé, hegymenetben pedig a bal parton, a szigorú bal parti vesztegzárrendszer miatt visszafelé is inkább a jobb parti állomásokon álltak meg, mivel a konstantinápolyi karantén azon az oldalon érvényesnek számított.<sup>59</sup> A két fejedelemség vesztegzárrendszere igencsak költségesen működött

53 McGrew, Roderick E. 1965: *Russia and the cholera 1823–1832*. University of Wisconsin Press, Madison és Milwaukee. p 99., Mehedinți – Sava 2011: 262–263.

54 A politikai ok a két fejedelemség további elválasztása volt az oszmán szuverenténtől felhasználva a járványellenesség kiépülő intézményeit is. Lásd Promitzer 2011: 100–105., a migrációt érintően pedig Robarts, Andrew 2016: *Migration and Disease in the Black Sea Region: Ottoman-Russian Relations in the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries*. Bloomsbury Academic, London. p 139–168.

55 Az állomások listája némileg problematikus. Lásd Mehedinți – Sava 2011: 273–274., Ardeleanu 2014: 68–69., Taki 2008: 98–99.

56 Használtak még meszes, gyantás, arzénos, borókás és magnézium-dioxidos füstölést is, a karanténvezető orvos megítélése szerint. Az intézkedésekről lásd Mehedinți – Sava 2011: 269–272., Ardeleanu 2014: 71–72.

57 Mehedinți, – Sava 2011: 271.

58 1837 nyarától a határörvidéken is a 20 napos elkülönítést alkalmazták, sőt, az erdélyi karanténban is életbe léptették.

59 Az oszmán balkáni vesztegzárrendszer is ekkoriban kezdett kiépülni, melynek állomásai azonban kevésbé érintették a dunai utat. Ruszcsukban és Szilisztrában 1837-ben állítottak fel karanténállomásokat, a szultán pedig csak 1838-ban hozta létre az egészségügyi főtanácsot Konstantinápolyban a járványügy kezelésére. Promitzer 2011: 101.

és jelentősen rontotta is a kereskedelmi forgalmat, azonban sikeresen akadályozta meg a járvány áttérjedését.<sup>60</sup>

A szulina orosz vesztegzár létesítésének elvi alapjai már a drinápolyi békébe (III. cikkely) is belekerültek, az orosz terület Duna-deltát érintő vesztegzárrendszerének kiépítése mégis az 1836. február 7-i cári ukázzal kezdődött.<sup>61</sup> Ennek értelmében vesztegzár állomás létesült Szulina mellett és egy horgonyzóhelyet jelöltek ki a gyanús hajók részére, valamint megszüntették az 1832 végén felállított vesztegzárat a Kilia-ág torkolatában. Amennyiben a hajó „egyben” kívánta letölteni a vesztegzári időt, úgy felhajózhatott Izmailba vagy Odesszába, ahol a karantén végén igazolást kapott és folytathatta útját.<sup>62</sup> A szulina vesztegzárat azonban erős eufemizmussal lehet csak intézménynek nevezni, hiszen semmilyen kiépített infrastruktúra nem létezett a tárgyalt korszakban.<sup>63</sup> A szulina vesztegzár így lényegében egy nagyon alacsony hatékonyságú és kérdéses értelmű „intézmény” volt egy mocsaras, egészségtelen helyen. Továbbá Brăilában és Galațiiban sokkal hatékonyabb, épp az orosz vezetés által kiépített vesztegzárrendszer működött a dunai hajóforgalom védelmében. A szulina karantén tulajdonképpen a dunai forgalom akadályozását szolgálta, annak eltérítését Odessza javára.<sup>64</sup> A sok szempontból vitatott Duna-menti vesztegzárrendszer<sup>65</sup> az 1857-es Duna-akta után szüntették meg, melynek értelmében az aláíró szuverén államok karantént csak járvány esetén léptetnek életbe – jóllehet ez 1841-től informális „szabály” volt.<sup>66</sup>

60 Az említett időszakban a járvány nagyjából 86 000 áldozatot szedett, míg a Duna bal partjára mindössze két fő jutott át Brăilánál, de őket is visszaküldték a jobb partra. Mehedinți – Sava 2011: 275.

61 Az ukázt egészében idézi: Focas 1987: Rész, 3. Fejezet, Jegyzetek. p 160.; James Yeames odesszai brit konzul részletes ismertetését lásd: Yeames, James 1843: „Quarantine Regulations for all Ships entering and proceeding up the Danube. Official Notice. 14th June 1836.” In: *Correspondence Relative to the Contagion of Plague, and the Quarantine Regulations of Foreign Countries. 1836–1843.* T. R. Harrison, London. pp 131–133.

62 A korszakban egy orosz hadihajó is szolgálatot teljesített az izmaili vesztegzárban, jóllehet pontos szerepe nem tisztázott. Robarts 2016: 158.

63 Kórház például csak 1863 épült, vízmű 1893-ban, a szemetet és minden egyéb hulladékot a vízbe szórták! Focas 1987: 3. Rész, 3. Fejezet, Jegyzetek. p 165.

64 Még ha ez 1837 őszén nem is működhetett, mivel pestisjárvány volt Odesszában.

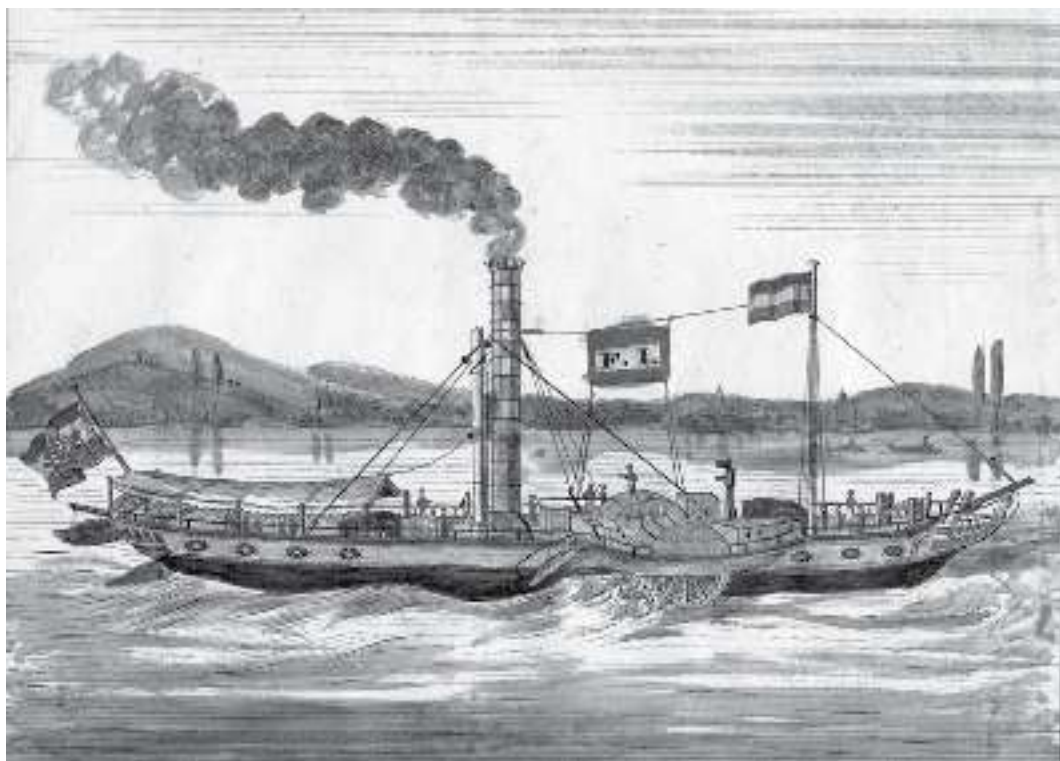
65 Bővebben és a hajózást illetően lásd Focas 1987: pp 131–135., illetve Ardeleanu 2014: pp 141–148.

66 Lesky, Erna 1957: „Die österreichische Pestfront an der k. k. Militärgrenze.” *Saeculum* (8) p 102.

## Végszó

A hajózás általánosságban leírt kereteit a krími háborúig lényeges változás nem érte, jóllehet az 1845-ös esztendő több szempontból is célszerű fordulópontnak tekinteni. Karl von Kübeck, a *Hofkammer* elnökének kezdeményezésére 1844-től tárgyalások kezdődtek, hogy a DDSG tengerhajózási üzletágát állami felügyelet mellett az Österreichischer Lloyd felvásárolja. Az 1845. január 13-án született döntés szerint a Lloyd 560 ezer forintot fizet szeptember 1-jéig a DDSG-nek és a következő évtől már ő üzemelteti a járatokat. A Bécs–Konstantinápoly gőzhajóútért innentől már nem egy, hanem két társaság felelt.<sup>67</sup>

67 Coons, Ronald E. 1975: „Steamships, Statesmen, and Bureaucrats: Austrian Policy towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd 1836–1848.” *Veröffentlichungen des Instituts für Europäische Geschichte Mainz, Volume 74.* Franz Steiner Verlag, Wiesbaden. p 117.

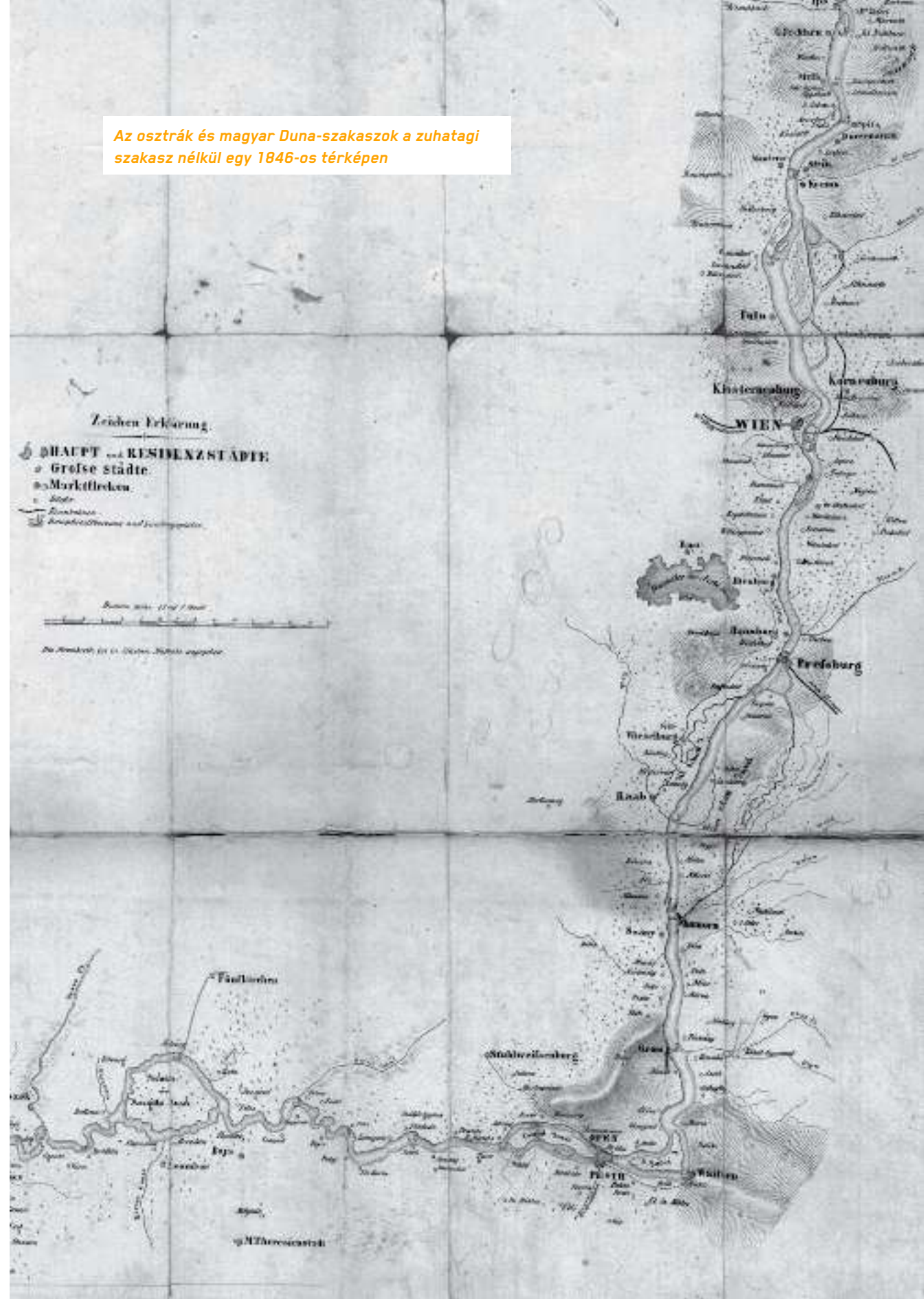


A FRANZ I. (1830) gőzhajó képe az 1832. évi Közhasznú honni vezér címlapján



A FRANZ I. (1830) gőzhajó 1:50 méretarányú modellje

Az osztrák és magyar Duna-szakaszok a zuhatagi szakasz nélkül egy 1846-os térképen



## Hivatkozott irodalom jegyzéke

### Levéltári források

#### I, Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (MMKM)

ADATTÁR

APRÓNYOMTATVÁNYTÁR

TÉRKÉPTÁR

#### II, Magyar Környezetvédelmi és Vízügyi Múzeum (MVM)

SZÉCHENYI IRATOK

TÖRTÉNETI TÉRKÉPTÁR

### Felhasznált, nyomtatásban megjelent úti beszámolók

ANDERSEN, HANS CHRISTIAN 1846: *A Poet's Bazaar. Pictures of travel in Germany, Italy, Greece, and the Orient*. Volume III. Ford. Charles Beckwith. Richard Bentley, London.

FISK, GEORGE 1848: *A Memorial of Egypt, the Red Sea, the Wilderness of Sin and Paran, Mount Sinai, Jerusalem, and other principal localities of the Holy Land; visited in 1942; with brief notes of a route through France, Rome, Naples, Constantinople, and up the Danube*. 3. Kiadás. Robert Carter, New York.

PAGET, JOHN 1839: *Hungary and Transylvania; with remarks on their condition, social, political and economical*. Volume I. John Murray, London.

QUIN, MICHAEL JOSEPH 1836: *A Steam Voyage down the Danube. With sketches of Hungary, Wallachia, Serbia, Turkey, etc.* Third edition with additions. Baudry's European Library, Paris.

SLADE, ADOLPHUS 1840: *Travels in Germany and Russia: Including a steam voyage by the Danube and the Euxine from Vienna to Constantinople, in 1838–39*. Longman, Orme, Brown, Green, and Longmans, London.

SNOW, ROBERT 1842: *Journal of a Steam-Voyage down the Danube to Constantinople, and thence by the way of Malta and Marseilles to England*. Moyes and Barclay, London.

SZÉCHENYI ISTVÁN 1982: *Napló*. Válogatás. 2. kiadás. Gondolat, Budapest. 1830. június 20-i bejegyzés és 1833. december 18-i bejegyzés.

*Széchenyi István és Waldstein János keleti utazása 1830-ban*. Kiadta gróf Kálnoky Hugó. é.n. [1942] Franklin, Budapest.

VANE, CHARLES WILLIAM 1842: *A Steam Voyage to Constantinople, by the Rhine and the Danube, in 1840–41*. Volume I. Henry Colburn, London.

### Egyéb, nyomtatásban megjelent források

*Correspondence Relative to the Contagion of Plague, and the Quarantine Regulations of Foreign Countries*. 1836–1843. T. R. Harrison, London. 1843.

*Militär-schematismus des österreichischen Kaiserthumes*. (vizsgált évek: 1830–1847) K. k. Hof- und Staats Druckerey, Wien. 1830–1847.

„A dunai gőzhajózás.” *Társalkodó*. 1839. november 2. (88.) p 351.

BESZÉDES JÓZSEF 1830: „Próbául: A' Duna világ kereskedési tekintetben.” *Tudományos Gyűjtemény* (14.) 5. pp 15–24.

### Szakirodalom

150 JAHRE DDSG. FRÜHER POSTDIENST. n.a. [1979] Bohmann Druck und Verlag, Wien.

ARDELEANU, CONSTANTIN 2009: „From Vienna to Constantinople on Board the Vessels of the Austrian Danube Steam-Navigation Company (1834–1842).” In: *Historical Yearbook*. Volume 6. Romanian Academy „Nikolae Iorga” History Institute, Bucharest. pp 187–202.

ARDELEANU, CONSTANTIN 2014: *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube. The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829–1853)*. Muzeul Brăilei – Editura Istros, Brăila.

ASLANTAŞ, SELIM 2013: „The Russian Influence on the Ottoman Empire in the Context of the Expansion of Serbian Autonomy According to Ottoman Archival Documents (1829–1833).” In: Maria Baramova – Plamen Mitev – Ivan Parvev – Vania Racheva (szerk.): *Power and Influence in South-Eastern Europe: 16th–19th Century*. LIT Verlag, Münster, Hamburg, Berlin, London. pp 361–366.

BITIS, ALEXANDER 2006: *Russia and the Eastern Question. Army, Government and Society 1815–1833*. Oxford University Press, Oxford és New York.

COONS, RONALD E. 1975: *Steamships, Statesmen, and Bureaucrats: Austrian Policy towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd 1836–1848*. Veröffentlichungen des Instituts für Europäische Geschichte Mainz, Volume 74. Franz Steiner Verlag, Wiesbaden.

- FOCAS, SPIRIDON G. 1987: *The Lower Danube river*. East European Monographs. No. CCXXVII. Boulder, New York.
- GATEJEL, LUMINITA 2016: „Overcoming the Iron Gates: Austrian Transport and River Regulation on the Lower Danube, 1830s–1840s.” *Central European History* (49) 2. pp 162–180.
- GRÖSSING, HELMUTH – FUNK, ERNST-ULRICH – SAUER, MANFRED – BINDER, JOHANNES 1979: *Rot-Weiss-Rot auf Blauen Wellen. 150 Jahre DDSG*. Bohmann Druck und Verlag, Wien.
- KÁDÁR JUDIT 1995: „Michael Joseph Quin: Gőzhajóutazás a Dunán (Találkozás Széchenyi Istvánnal, Forrásközlés).” *Aetas* (10) 1–2. pp 194–208.
- KOPPENSTEINER, BRUNO WILHELM 2005: *Karl Freiherr von Birago. Brückenkonstrukteur, Festungsbauer, Diplomat*. Österreichischer Miliz-Verlag, Salzburg.
- KULCSÁR KRISZTINA 2012: *Vesztegzárállomások a Habsburg Birodalom határvidékén*. ([http://mnl.gov.hu/a\\_het\\_dokumentuma/vesztegzarallomasok\\_a\\_habsburg\\_birodalom\\_hatarvideken.html](http://mnl.gov.hu/a_het_dokumentuma/vesztegzarallomasok_a_habsburg_birodalom_hatarvideken.html), Elérés ideje: [2017. október 15.])
- LESKY, ERNA 1957: *Die österreichische Pestfront an der k. k. Militärgrenze*. Saeculum (8.) pp 82–106.
- LIPTHAY SÁNDOR 1896: *Gróf Széchenyi István műszaki alkotásai*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- MCGREW, RODERICK E. 1965: *Russia and the cholera 1823–1832*. University of Wisconsin Press, Madison és Milwaukee.
- MEHEDIŢI, MIHAELA – SAVA, CECILIA-ALINA 2011: „Vinegar, Fumigation and Arson: Plague and the Romanian Area (18th–19th Centuries).” In: Constantin Bărbulescu – Alin Ciupală (szerk.): *Medicine, Hygiene and Society from the Eighteenth to the Twentieth Centuries*. Editura Mega, Cluj-Napoca. pp 257–277.
- PROMITZER, CHRISTIAN 2011: *Stimulating the Hidden Dispositions of South-Eastern Europe. The Plague in the Russo-Turkish War of 1828–29 and the Introduction of Quarantine on the Lower Danube*. In: Teodora Daniela Sechel (szerk.): *Medicine Within and Between the Habsburg and Ottoman Empires. 18th–19th Centuries*. Winkler Verlag, Bochum. pp 79–107.
- ROBARTS, ANDREW 2016: *Migration and Disease in the Black Sea Region: Ottoman-Russian Relations in the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries*. Bloomsbury Academic, London.
- SCHMIDT-BRENTANO, ANTONIO 2007: *Die k. k. bzw. k. u. k. Generalität 1816–1918*. Österreichisches Staatsarchiv, Wien.
- SCHERER, HANS 1974: *Vom Raddampfer zum Schubverband*. Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Wien.
- ŠEDIVÝ, MIROSLAV 2011: „From Hostility to Cooperation? Austria, Russia and the Danubian Principalities 1829–1840.” *The Slavonic and East European Review*. (89.) 4. pp 630–661.
- ŠEDIVÝ, MIROSLAV 2012: „The Diplomatic Background of Austria’s and Prussia’s Military Assistance to the Ottoman Empire in the 1830s.” *West Bohemian Historical Review*. (1.) 1. pp 149–177.
- ŠEDIVÝ, MIROSLAV 2013: *Metternich, the Great Powers and the Eastern Question*. University of West Bohemia, Pilsen.
- TAKI, VICTOR 2008: „Between *Politzeistaat* and *Cordon Sanitaire*: Epidemics and Police Reform During the Russian Occupation of Moldavia and Wallachia, 1828–1834.” *Ab Imperio* (9) 4. pp 75–112.
- TAKI, VICTOR 2014: „The Russian Protectorate in the Danubian Principalities. Legacies of the Eastern Question in the Contemporary Russian-Romanian Relations.” In: Lucien J. Frary – Mara Kozelsky (szerk.): *Russian-Ottoman Borderlands: The Eastern Question Reconsidered*. The University of Wisconsin Press, London-Madison. pp 35–72.
- TARDY LAJOS 1981: „A meseköltő dunai utazása.” *Budapest, a Főváros folyóirata* (19) 11. pp 34–36.
- TÖRY KÁLMÁN 1972: *Az Al-Duna szabályozása*. Vízügyi Történeti Füzetek 5. VízDok, Budapest.

## Képek, illusztrációk jegyzéke

*Sziklarobbantás a Kazán-szoros előtt 1833-ban.* (MMKM Adattár 21.019)

*General-Postkarte des Kaiserthumes Oesterreich* (1837) térkép-részlete (MMKM Térképtár 1457.)

*Turkey I. Containing the Northern Provinces.* John & Charles Walker térképe közvetlenül a drinápolyi béke utáni állapotot mutatja 1830. január 1-jén. David Rumsey Collection. (<https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY-8-1-20903-530004-Turkey-I,-northern>, Elérés ideje: [2017. október 15.]

Képrészletek forrása: *Österr. Dampf-Schiffahrt zwischen Wien, Pesth, Semlin, Galaz, Constantinopel und Trapezunt.* Monate August 1837. (MVM Széchenyi iratok 28.17.228.)

*A FRANZ I. gőzhajó kétoldalas menetrendje és menetdíj-táblázata 1833-ban.* (MMKM Aprónyomtatványtár 234.)

Az osztrák és magyar Duna-szakaszok a zuhatagi szakasz nélkül egy 1846-os térképen. Térképrészlet. [Die Donau von Ulm bis zu ihren Mündungen.] (MVM Történeti Térképtár 23.84.664.)

A FRANZ I. (1830) gőzhajó képe az 1832. évi Közhasznú honni vezér címlapján.

A FRANZ I. (1830) gőzhajó 1:50 méretarányú modellje (MMKM Belvízi, tengeri és folyam-tengeri közlekedési tárgyi gyűjtemény 40.69.32.1.)