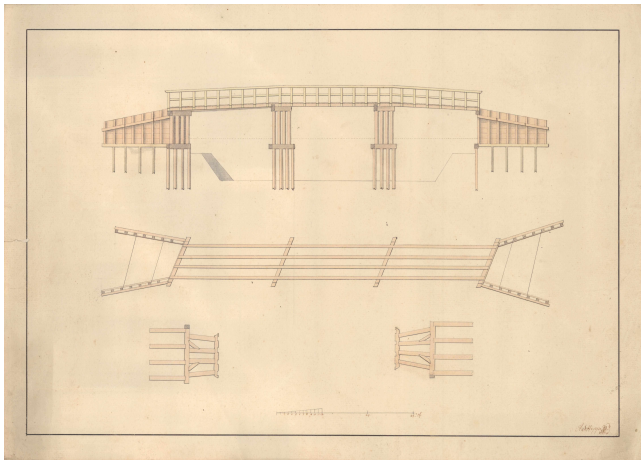
Kiss József Mihály: Heppe Ágoston Szaniszló mérnök rajzai ürügyén

No de ki az a Heppe Ágoston Szaniszló? Miért kellene ismernünk a nevét? Ezekre a kérdésekre, s a rajzok keletkezésének valószínűsíthető idejére e rövid kis írás keretében kíséreljük meg a válasz adást. Természetesen itt most csak hősünk életének vízügytörténeti vonatkozásaira térünk ki.[1]



A VKKI Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltárban folytatott állományrevíziós munka során bizton számíthatunk eddig ismeretlen értékek felbukkanására.

Közéjük tartozik a Tervtárból[2] előkerült, s az alábbiakban röviden ismertetendő néhány 18. század végi eredeti mérnöki rajz is.

Mielőtt rátérnénk ezek ismertetésére, célszerűnek látszik egy pillantást vetni Magyarország akkori közállapotaira.

Időszakunkat a felvilágosult abszolutizmus fogalmával szokás jellemezni, amelyről köztudott, hogy legfőbb céljául az állam számára minél több hasznos - értsd adózó - alattvaló biztosítását tűzte ki. Céljának eléréséhez szellemi fegyverként az oktatás színvonalának emelését-, materiális elemként pedig többek között a mezőgazdaságilag hasznosítható földterületek mennyiségének növelését használta.

Természetesen a megtermelt többlet javakat valamilyen módon el kellett juttatni oda, ahol azokból esetleg hiány mutatkozott, tehát a kereskedelem-, és nem mellékesen a katonai érdekek mentén fejleszteni kellett a közlekedést. Mindezen célok eléréséhez az állami intézmények hatékonyságát is növelni kellett.

Általában is elmondható a 18. század végére, hogy egyrészt ez az időszak hozza el Magyarország történetében a speciális tudással rendelkező szakemberek iránti igényt, másrészt pedig kezd kialakulni az ezen szakemberek képzésére hívatott felsőoktatási struktúra is.

Ennek megfelelően a felsőoktatás területén, hogy csak egy kiragadott példával éljünk, a királyi tudományegyetemi bölcsészettudományi kar mellett 1782-ben felállítják az első állandó mérnökképző intézetet, az Institutum Geometrico-Hydrotechnicumot. Mint ahogyan azt neve is mutatja, ez az intézmény képezte a hazai földmérőket és vízmérnököket.[3]

Magyarország irányítását 1724-től egy központi kormányhatóság, a Helytartótanács - latin nevén Consilium Regium Locumtenentiale Hungaricum - intézte. A 18. században megindult gazdasági-kereskedelmi fejlődés – mint ahogyan azt már említettük - megkívánta a közlekedés fejlesztését, azaz a szárazföldi – és vízi utak építését. Az ugrásszerűen megnőtt feladatok összehangolásához szükség volt egy olyan intézmény felállítására, amely az út- és hídépítések, folyószabályozások, valamint az állami és magán építkezések fölött felelős szakfelügyeletet tudott gyakorolni. Ezen feladatok ellátására hozták létre 1788-ban az Országos építészeti igazgatóságot, a Landes Ober-Baudirection-t. Ha már az elnevezéseknél tartunk, érdekességként jegyezzük meg, hogy intézményünk latin neve a német nyelvűnél többet árul el annak hatásköréről (Directio in hydraulicis et aedilibus), vagyis a hajózási ügyeket is hangsúlyozza nevében.[4]

1788 előtt a kincstári birtokok ilyen jellegű ügyeit a Magyar kamara (Camera Hungarica) intézte.[5] A kamarát még 1528-ban Budán állították fel, majd 1531-ben Pozsonyban szervezték újjá. Feladatául a királyi birtokok igazgatását-, valamint a rendes és rendkívüli jövedelmek beszedését,

1 Egyebek mellett ő tervezte József nádor első feleségének, Anna Pavlovnának Ürömön álló sírtemplomát is.
2 VKKI Vízügyi és Környezetvédelmi Levéltár XV. 2. fond
3 Fodor Ferenc: Az Institutum geometricum Az egyetem bölcsészeti karán 1782-től 1850-ig fennállott mérnöki intézet Budapest, é. n.
4 Működésére és iratanyagára nézve l. Felhő Ibolya-Vörös Antal: A helytartótanácsi levéltár Budapest, 1961.
5 Történetére és iratanyagára l. Nagy István: A magyar kamara 1686-1848 Budapest, 1971.

kezelését szabták meg.

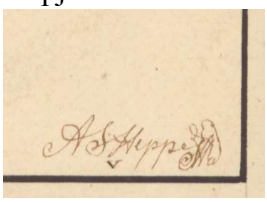
Az időben egy nagyot ugorva előre, a szakigazgatás előzményeihez tartozik, hogy az 1770-es években ezeknek az ügyeknek a vitele már egy önálló előadóhoz tartozott, 1784-től pedig külön építési- (departamentum architectonicum), illetve hajózási osztály (departamentum hydraulicum) működött. Egy évvel később az osztályokat egyesítették, és a Helytartótanács felügyeletére bízták.

1786-ban az uralkodó megyei- és városi mérnöki állások létesítését rendelte el. Ezen mérnökök munkájának szakmai felügyelete szintén ehhez az osztályhoz tartozott.

Ennyi kis bevezető után térjünk rá a rajzok ismertetésére, s néhány megjegyzés erejéig készítőjük személyére!

Összesen tizennégy híd és zsiliprajzról beszélünk.[6]

Heppe rajzai azonban nem árulják el, hogy mikor készítette azokat szerzőjük. Sőt, a rajzok felén még a készítőjük neve sem szerepel. Az egykori jelzetek, a színezés, a margó vastagsága alapján azonban bizton állíthatjuk, hogy mindegyik rajzot ő készítette. Amikor viszont készítője

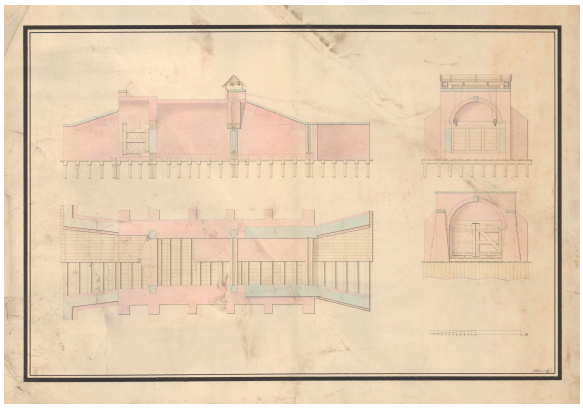


megnevezi magát, plusz támpontként neve mellett egy erősen rövidített kifejezést is használ. Ez a kifejezés mai írásmóddal leírva a „Mad”. Mi lehet hát ennek a kifejezésnek az értelme? Valószínű, hogy a kifejezés feloldása a „Metator adjunctus”[7], aminek a jelentése valamiféle segéd mérnök.

Vajon alátámasztja-e ezt a fajta értelmezést Heppe életrajzának valamilyen adata?

Ha ugyanis létezik valamiféle olyan életrajzi adat, ami arra utal, hogy hősünk valamikor ilyesféle beosztásban dolgozott, akkor nemcsak a kifejezés feloldásának helyessége nyer megerősítést, hanem egyúttal a rajzok elkészültének ideje is behatárolhatóvá válik.

Heppe életéről annyit tudunk, hogy 1750 körül született, apja hajótulajdonos és iskolázott mérnökember volt. Akárcsak apja, ő is a mérnöki pályát választotta, s mint ilyen, valószínűleg a birodalom egyik mérnökképző intézetében végzett.[8] Valószínű, hogy tanulmányait az 1715-ben Gumpendorfban felállított hadmérnökképzőből 1755-ben kifejlődő bécsi Hadmérnöki akadémián (Ingenieur und Genie Akademie) végezte. Itt jegyezzük meg, hogy a korai időszakban a polgári és katonai mérnököknek tanított tudásanyag csak annyiban különbözött, hogy a katonákat több ismeretanyaggal vértezték fel. Sőt, azt mondhatjuk, hogy egy hadmérnök szélesebb szakismeretekkel rendelkezett, mint civil mérnöki képzettségű társa.



Visszakanyarodva az intézménytörténethez, tudjuk, hogy az Építési igazgatóságot mikor állították fel – 1788 -, s történetéből tudjuk azt is, hogy hősünket nevezték ki első főigazgatójává.

A rajzok tehát mindenképpen kinevezése előtt kellett, hogy készüljenek, hiszen akkor a neve melletti rövidítésben főigazgatónak nevezné magát.

Azt is tudjuk, hogy Heppét 1781-ben nevezték ki kamarai mérnöknek. Időben tehát még ennél is visszább kell tekintenünk. Fentebb már említettük a Magyar kamarát, s történetén belül az építési és hajózási osztályt. 1784-ben a hajózási osztályon az igazgató mellett egy igazgató segéd működött, akinek a neve: Heppe Ágoston Szaniszló. Magyarul, a rajzok elkészültének valószínűsíthető éve 1784.

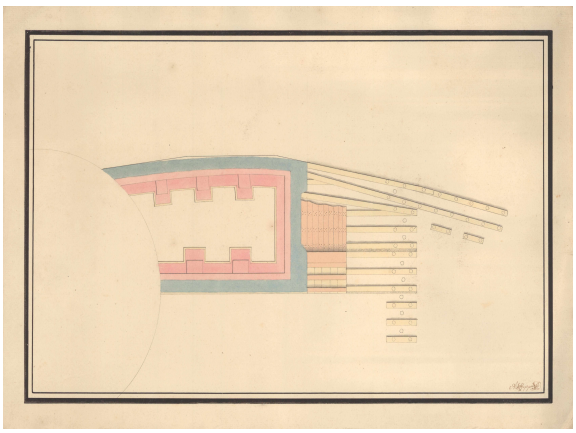
---

6 Itt szeretném megköszönni Fejér Lászlónak azt, hogy nem csak a rajzok meghatározásában segített, hanem egyes vízügytörténeti szakmunkákra is felhívta figyelmemet.

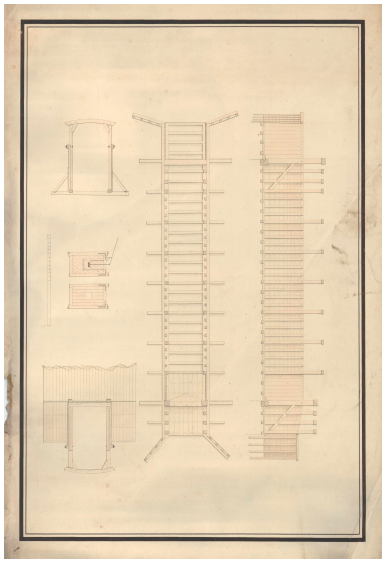
7 Bartal Antal szójegyzékében (Glossarium mediae et infimae latinitatis regni Hungariae) találtam egy „Metator castrorum regni” országos tábori mérnök kifejezést. Az adiunctus kifejezés pedig egyértelműen a segéd fogalmát takarja.

8 Röviden kitér életrajzára Nikola Petrovics: Hajózás és gazdálkodás a Közép-Duna-medencében a merkantilizmus korában 127. p. és Fodor Ferenc: Magyar vízimérnököknek a Tisza-völgyben a kiegyezés koráig végzett felmérései, vízi munkálatai és azok eredményei Budapest, é. n. 50. p. Továbbiakban: Fodor i. m.

Ez a csekély kis megállapítás levéltárunk szempontjából azt is eredményezi, hogy a Tervtár iratanyaga az eddig számon tartott 1822 helyett az1784-es évvel kezdődik.



A rajzok keletkezése, - és nem mellékesen hősünk életpályája - szempontjából azonban itt még nem ér véget a történet. Az utolsó átszervezést követően, az akkori nevén Hajózási igazgatóság működését 1785. augusztus 1-étől igazgatóként Heppe irányította tovább.[9]



Az intézménytörténeti összefüggéseket a rajzok hátlapján lévő iktatószámok is alátámasztják. Míg például a Kamara hajózási osztályának iktatószáma ugyanazon a rajzon 17/34, addig az Építési igazgatóság iktatószáma 1151a-f, s azt is jelzik, hogy „6 St”, magyarul hat darabból (Stücke) áll a kollekció.

Hősünk a későbbiekben a Kiss Gábor és Kiss József által tervezett (1790), és elkezdett (1793) Ferenc-csatorna építésének irányítását vette át (1797), s fejezte be (1802). Ez azonban már egy másik történet.[10]

Ennél a kis múltidézésnél az a cél vezérelt bennünket, hogy felkeltsük a figyelmet a magyar vízépítés történetének jeles szereplői, és fennmaradt forrásai iránt.

9 In: Dóka Klára: A vízimunkálatok irányítása és jelentősége az ország gazdasági életében Budapest, 1987. 24. p.
10 Fodor i. m.