

## Kiss József Mihály: Asbóth Sándor a vízmérnök

Asbóth Sándornak a vízügyi területen végzett munkásságáról eltérő, s általában hamis adatok keringenek az általam ismert vízügytörténeti feldolgozásokban.<sup>1</sup> Ezek mindegyike arra vezethető vissza, hogy levéltári forrásokat az egyes írások szerzői nemigen használtak. Hozzá kell tennem, hogy a hősünk életére vonatkozó források őrzőhelye nem a Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár, hanem a Magyar Országos Levéltár.

Ott is természetesen az egyik kormányzati szerv iratanyagának – a Helytartótanácsnak az iratai jöhettek számításba, mivel ehhez tartoztak a vízügyi kérdések is.

Néhány mondatban szeretném felfrissíteni az 1724-ben felállított Helytartótanácsra vonatkozó ismereteinket. Intézményünk az uralkodó, vagy az ő nevében intézkedő kancellária rendelkezéseit hajtotta végre. Az ügyek intézését a közvetlenül alá tartozó szakhivatalok, vagy az általa kiküldött bizottságok segítségével végezte. Az egyik ilyen bizottság volt az 1773-ban felállított hajózási bizottság, melynek ügyköre 1788-ban kibővült, s neve Vízi és építészeti igazgatóságra változott. A továbbiakban még szó lesz az igazgatóságról, s annak általam használt iratanyagáról is.<sup>2</sup>

Vajon mi magyarázza a felvilágosult abszolutizmus korának a vízügyek iránti megnövekedett érdeklődését? Az volt a közvélekedés, hogy a sikeres gazdaságpolitika egyik alapja a közlekedés, a közlekedési feltételek javításának egyik lehetséges formája pedig a folyók hajózhatóvá tétele. A török kiűzése utáni első nagyobb méretű csatorna építés a Begán zajlott, mellyel 1728-ra készültek el.<sup>3</sup>

Hol és milyen előképzettséget szerzett Asbóth Sándor ahhoz, hogy neve egyáltalán felmerüljön a Helytartótanácsnál? Előképzetség tekintetében két hazai intézményt említhetünk meg. Az 1735-ben Selmecbányán alapított bányásztképző intézet, a Bergschule (1770-től akadémiai rangban működött) és a pesti királyi tudományegyetem bölcsészettudományi kara mellett létesített Institutum Geometrico-Hydrotechnicum – röviden a mérnökképző intézet - nevét. Ez utóbbi három éves tanfolyamára a bölcsészti fakultás elvégzése után lehetett felvételt nyerni. Az intézet gyakorlatilag a bölcsész kar kiegészítő részét képezte. Hogy miért foglalkoztunk egy kicsit részletesebben ezzel a kérdéssel? Bár az első folyamatosan működő hazai egyetem, az 1635-ben Pázmány Péter által Nagyszombatban alapított, 1777-ben Budára, majd 1784-ben Pestre költöztetett intézmény történetének forrásai 1956-ban a Magyar Országos Levéltárban elégték, az utókor szerencséjére Fodor Ferenc az 1950-es évek elején feldolgozta a mérnökképző intézet történetét. Munkájának függelékében pedig közli az intézményben oklevelet szerzett 1278 diák nevét, közöttük sorolva fel Asbóth Sándort is, aki 1836-ban végezte el tanulmányait.<sup>4</sup>

Még rosszabb a helyzet a selmecbányai tanulmányok tekintetében. Itt ugyanis az az anyakönyv, amelyben szerepelnie kellene nevének, sajnos nem maradt fenn, s olyan szerencsénk sincs, hogy egy régebbi feldolgozás felsorolná nevét a diákok között.<sup>5</sup>

Visszatérve a Helytartótanácsához, a számunkra érdekes iratanyag nyilvánvalóan az építési igazgatóságé.<sup>6</sup> Az igazgatóság kebelén belül a vízszabályozási és hajózási ügyek megszorodása miatt 1811-ben hozták létre a hajózási osztályt. Ennek fő feladata a Duna, mint az ország legfőbb folyója, hajózhatóságának fenntartása, javítása. A többi nagyobb folyó, úgy is mint a Tisza, Maros,

<sup>1</sup>V. ö. Ágoston István: A nemzet inzellérei Vízmérnökök élete és munkássága XVIII-XIX. Század Szeged, 1. kötet 59. p., Dunka Sándor: A szabadságharc vízi mérnökei (1. rész) Víztechnikai 1/1999. 19. p.

<sup>2</sup>Az iratanyag ismertetésének és az intézmény történetének mai napig legjobb összefoglalója: Felhő Ibolya-Vörös Antal: A helytartótanácsi levéltár Budapest, 1961. Továbbiakban: Felhő-Vörös

<sup>3</sup>Nikola Petrovic: Hajózás és gazdálkodás a Közép-Duna-medencében a merkantilizmus korában Beograd-Noví Sad 1982. 89. p.

<sup>4</sup>Fodor Ferenc: Az Institutum Geometricum Az egyetem bölcsészeti karán 1782-től 1850-ig fennállott mérnöki intézet Budapest, é. n.

<sup>5</sup>Miskolci Egyetem Levéltára Repertórium 1735-1996 szerk. Szendi Attila Miskolc, 1998.

<sup>6</sup>Magyar Országos Levéltár C 128 Directio in hydraulica et aedilibus Az általunk vizsgált években német neve: Königliche Landes Bau Ober Direction, vagyis királyi országos építészeti főigazgatóság. Az iratanyag ismertetése és rövid hivaltörténet: Felhő-Vörös i. m. 505-520. p.

Dráva, Száva ezekben a munkálatokban az 1830-as évekig csak másodlagos jelentőséggel bírt.

Az igazgatóság személyzete 1818-tól az igazgató mellett a hajózási felügyelőből, három mérnökből, két ellenőrből, egy anyagraktárosból és két vízgátmesterből állott. Témánk szempontjából nem mellékes az igazgató szerepe. Ő ugyanis részt vett az Institutum Geometrico-Hydrotechnicumban zajló mérnöki záróvizsgákon, ahol személyesen is meggyőződhetett a végzősök tudásáról. Így aztán könnyen kiválaszthatta a két évig tartó gyakornokoskodásra a praktikánsokat. Neki kellett gondoskodni a rendes kamarai vagy megyei mérnökök mellé beosztott végzetek megfelelő gyakornoki munkával való ellátásáról is.<sup>7</sup>

Mindezek előre bocsátása után vessünk egy pillantást azokra az iratokra, amelyek megvilágítják Asbóth mérnöki működését.

Az igazgatóságra beérkezett iratok tárgyát és az elintézésre vonatkozó bejegyzéseket egy protokollumnak nevezett iktatókönyvbe jegyezték be. Volt olyan év, amikor az elintézendő ügyek tömege miatt két iktatókönyvet is használtak. Az iktatókönyv végén tárgymutatót vezettek. Természetesen egy-egy iktatószámot több helyen is mutatózhattak.<sup>8</sup> Ezek előre bocsátása után szabadon megosztanom a kutatás nehézségeire vonatkozó tapasztalataimat. Mivel a Helytartótanács ezen anyagrészében eddig még nem kutattam, naivul azt feltételeztem, hogy azok az iratok, amelyek a mutatóban szerepelnek, s melyeknek tárgyát a protokollum megfelelő sorszámanál ellenőriztem, meg is vannak, s szabadon kikérhetőek. Hiszen a kiselejtezt iratokat a „kiselejteztetett” szövegű pecsétnek az iktatókönyvi rész megfelelő számához való bepecsételése jelzi. Mi több, találtam is ilyen iktatószámot.<sup>9</sup> Azt természetes jelenséggként értékeltem, hogy az iktatást végző személy is hibázhatott, találtam is rá példát az iktatószámhoz tartozó tárgy kislabizálása során.<sup>10</sup>

Arra viszont nem számítottam, hogy az iratokban tömeges bepecsételés nélküli iratselejtezést is lefolytattak valamikor. A 11 év alatt kiírt közel 180 iktatószámhoz képest 13 darab akta maradt ránk. Az iratanyag referense a Duna szabályozására vonatkozó gyűjteményben még három iktatószámra volt szíves felhívni a figyelmemet, de ezek Asbóth Sándornak az általam addigra már megismert tevékenységéhez képest szinte semmi újjal sem szolgáltak.<sup>11</sup>

Mindezek után jött a kutatás következő köre. Az egyszer már kikért protokollumokat újra kikértem és jobb híján az iktatókönyvi részbe bejegyeztem, az irat tárgyára vonatkozó szövegek kiírására szorítkoztam. Ezek a német nyelvű tárgyi meghatározások a húsz alattitól<sup>12</sup> a százat is meghaladó szószámig terjedtek.<sup>13</sup>

Asbóth Sándor mindenkorai beosztása jól nyomon követhető ezekből a tárgyi megjegyzésekből, mert minden alkalommal közlik éppen aktuális besorolását is.<sup>14</sup> Iratfajták tekintetében ezek egykor Udvari kamarai és természetesen helytartótanácsi rendeletek, valamint a Helytartótanácsnak szóló felterjesztések. A fennmaradt aktarészek nyelvi tekintetben döntő

<sup>7</sup>Felhő-Vörös i. m. 505-515 p.

<sup>8</sup>C 128 70. kötetben (1838) pl. Asboth Sandor Donau Regulirungs Commissions Ingenieur 410, 417 ...; Donau wasserstand von Ofen bis Hansabek 410, 417 stb.

<sup>9</sup>Ilyen pl. az 1225/1848-as iktatószám.

<sup>10</sup>Ilyen pl. a 3486/1844-es iktatószám, amelyik az Asbóth família egy másik képviselőjének, az építészként működő Mihálynak az ügyében keletkezett.

<sup>11</sup>Ezúton is köszönöm Szirtes Zsófi ának a C64-ben található iratokra vonatkozó felvilágosítását.

<sup>12</sup>Pl. a 629/1838 számú akta.

<sup>13</sup>Pl. a 3534/1846 számú akta.

<sup>14</sup>410/1838: Donau *Regulirungs* Commissions Ingenieur (március 17.); 199/1839: Donau *Mappirungs* Ingenieur (január 29.); 2452: Maros *Raumungs* Ingenieur (október 17); 498/1840: Maros *Navigations* Ingenieur (december 25.); 2114/1844: Bega Canal *Dirigirende* Ingenieur (augusztus 5.); de magáról írja jelentésében: 2384/1844: *provizorische* Dirigirende Bega Canal bau Ingenieur (augusztus 30.); 3035/1844 (november 2.) számú irattól következetesen szerepel címében a „provizorische” jelző; 1197/1845 (április 23.) magát subst. Bega Canal *Navigations* Ingenieur-nak nevezi; 1232/1845: Bega Kanal *Dirigirende* Ingenieur; 171/1846: *provizorische* Dirigirende Bega Canal Ingenieur (január 16.). Mint látható, az elnevezések változnak, így van ez a későbbi időszakban is. Amikor utoljára szerepel a protokollumban a nev, akkor az 1326/1848-as számú irathoz *Dirigirende* Bega Canal Ingenieur a címe (1848. május 30/31.)

mértékben németek,<sup>15</sup> de néhány latin<sup>16</sup> és magyar<sup>17</sup> nyelvű, az adott ügy elintézésére vonatkozó kezelési feljegyzéssel is találkozhatunk.

Ezek után fordítsunk arra is néhány szót, hogy milyen ügyekkel foglalkoztak az igazgatóság mérnökei?

A hajózási osztály mérnökei, amikor az időjárás már lehetővé tette, az ellenőrökkel együtt a Dunát járták, a folyómeder változásait dokumentálták, s a hajózási akadályok megszüntetésével foglalkoztak. Térképezési és folyószabályozási feladataik is voltak, s többek között a hajómalmok elhelyezkedésének a szabályozása is rájuk hárult.

Most pedig konkrét példákon keresztül térjünk rá arra, hogy Asbóth vízmérnöki tevékenysége milyen részekből állt össze.

Fentebb már említettük, hogy gyakornokként a hajózási igazgatóság két évre alkalmazta a frissen végzett mérnököket. Egy a nádori kancelláriától az építési főigazgatósághoz 1838-ban érkezett leirat szerint az 1836-ban és 1837-ben az Al-dunai vízlépcső építési munkálatainál foglalkoztatott Asbóth Sándor és Wolfram József más állásba helyezhetőek át, s helyettük a munkások és egyéb ellátások kifizetésének feladata, sőt a számlavezetés is az orsovai harmincadvám hivatalra ruházandó át.<sup>18</sup> Az Al-Duna szabályozása 1833-ban kezdődött meg, mint tudjuk Széchenyi István vízi út fejlesztési, illetve Duna gőzhajózási tervei keretében, melynek munkálatait királyi biztosként a gróf irányította. Mai szóhasználatnál élve, a kivitelezés műszaki vezetője pedig Vásárhelyi Pál volt. Az ő tervei alapján kezdték meg a meder sziklazátónyainak az eltávolítását, s készültek el 1837-ben a később Széchenyiről elnevezett hajóvontató úttal.<sup>19</sup>

Asbóthnak a Dunánál végzett egyik tevékenysége a vízállás jelentés volt. A pétervárad-i vízmércén 1837. november 1-től 1838. májusáig leolvasott értékekről május 26-án kelt jelentése.<sup>20</sup>

A ránk maradt iratok többsége Asbóthnak az 1838-as nagy tavaszi dunai jeges árvíz idején végzett megfigyeléseit dokumentálja. Az áradat március 13-a és 18-a között pusztított Pesten<sup>21</sup>, melynek során a 4200 ház közül 2200 pusztult el.<sup>22</sup> A főigazgatóság utasította Asbóthot, hogy a Buda alatti Duna vidéket Tolnáig, vagy szükség szerint még távolabb is utazza be, vizsgálja meg a jelenlegi viszonyokat, s kutassa ki az árvíz okait. Asbóth március 17-e és 26-a között kilenc jelentésben tájékoztatta az általa tapasztaltokról a főigazgatóságot. Jellemző, hogy Buda alól indulva az első nap csak Hamzsabéig, a mai Érdig jutott el.<sup>23</sup> A következő nap Ercsényből (mai neve Ercsi),<sup>24</sup> majd Adonyból,<sup>25</sup> aztán Dunapenteléről (azaz a mai Dunaujváros ófalusi részéről)<sup>26</sup> s még ugyanazon a napon, március 20-án Bölcskéről<sup>27</sup> is keltez felterjesztést. Két nap múlva a Kömlöd és Paks,<sup>28</sup> majd a Paks és Tolna,<sup>29</sup> március 25-én pedig a Baja melletti Duna szakaszon tapasztaltakat írja meg.<sup>30</sup> Legutolsó jelentése Szekszárdon kelt, s az akkori közlekedési viszonyoknak megfelelően csak március 28-án ért rendeltetési helyére, ahol az üzenet vételének az időpontját is feljegyezte az iktató személy; este ¾ 7 óra.<sup>31</sup>

<sup>15</sup>Itt szeretnék köszönetet mondani Körösmezei András főlevéltáros kollégámnak, aki a német nyelvű fordítások elkészítésében volt nagy segítségemre.

<sup>16</sup> Pl. a 1579/1838 számú akta.

<sup>17</sup> Pl. a 2452/1840 számú akta.

<sup>18</sup>A 768/1838 számon iktatott leiratot 1838. május 3-án érkezették.

<sup>19</sup>Alapvető vízügytörténeti tájékozódásra is kiválóan alkalmasak a Vízgazdálkodási lexicon egyes szócikkei. Szerkesztették: Dr. Erdélyi László, Dr. László Ferenc és Muraközy Tamás, Budapest, 1970.

<sup>20</sup>960/1838 szám

<sup>21</sup>A pest-budai nagy árvízre bővebben l. Vizeink krónikája szerk.: Fejér László Budapest, 2001. 76-77. p.

<sup>22</sup>l. Magyarország történeti kronológiája II. kötet, szerk.: Péter Katalin és Somogyi Éva Budapest, 1982.

<sup>23</sup>410/1838 szám

<sup>24</sup>417/1838 szám

<sup>25</sup>425/1838 szám

<sup>26</sup>426/1838 szám

<sup>27</sup>443/1838 szám

<sup>28</sup>457/1838 szám

<sup>29</sup>469/1838 szám

<sup>30</sup>481/1838 szám

<sup>31</sup>490/1838 szám

Az összes jelentés ismertetése meghaladná az előadás kereteit, ezért csak az első jelentésből idéznénk a pusztulás, s az ínség képeit. Asbóth már az utazás megkezdésekor kerülőkre kényszerült, mert az utak alapozatlanok voltak. Albertfalván két lakóház kivételével minden ház dűledezett, Csepel szintén elpusztult, lakói a sziget csúcsán lévő szőlőkbe menekültek, 14-e óta a legnagyobb nyomornak vannak kitéve. Budafok lakói is hiába várnak segítséget. Célszerű lenne talán gőzhajóval a szorongattatottakat a lehető leghamarabb kimenekíteni. Szigetszentmiklós lakói hogyan szenvedtek, azt nem lehet tudni, de ők is el vannak zárva a külvilágtól. Tétényt is víz borítja, házai nagyrészt összedőltek, lakói részben Diósdra, részben a környékbeli szőlőskertekbe menekültek. Érd lakói közül akiket az ár fenyegetett, az épen maradt házakba menekültek, ők nincsenek nagy szükségben. Az érdiak elmondása szerint már két hete szokatlanul magas volt a vízállás. 16-án aztán a hatalmas víztömeg megmozdította a jégtorlaszokat, amelyek keresztben a szigeten Szigetszentmártonnál megakadtak, feltornyosultak, Tökölt és Szigetcsépet teljesen elpusztították. Lakóik a viharban torlaszokon menekültek, fákra is felmásztak, hangos panaszkodtól visszhangzott az egész környék. Kimentésükre egy másik gőzöst kellene küldeni a soroksári Duna ágon keresztül, megmentve őket az éhhaláltól. A gőzhajót Ráckeveig le kellene küldeni, mert odáig minden lakó a biztonságos területekre menekült, s nagyobb a szükség, mint Ráckeven, aminek nagyobb részét szintén elöntötte az ár. A jobboldali Duna ágon a jégtorlasz az Ercsi feletti szőlőktől indulva torlaszolja el a víz folyását, ameddig a szem ellát, s csak egy jelentéktelen lefolyást tesz lehetővé, zárul az első jelentés a természeti csapásról.<sup>32</sup>

Egyébként Asbóthnak ezzel a jelentésével Széchenyi is foglalkozik naplójában. Azt írja, hogy „Asbóth tudósítása nyomán két gőzhajóval el kellene szállítanom a tököli és szentmiklósi parasztokat. Nem megy. Visszatérek”, értesülünk a kudarcba fulladt vállalkozásról.<sup>33</sup>

Mérnökünk az árvíz hatásait az utazás után pár nappal egy csónakból Óbudánál,<sup>34</sup> majd még ugyanezen a napon ismét Buda és Érd között vizsgálta.<sup>35</sup> Elkészített egy összefoglaló jelentést is a Buda és Báta között tapasztalt viszonyokról, ám ez a jelentés is, mint ahogyan ehhez már hozzá szokhattunk, a selejtezés áldozatává vált.<sup>36</sup>

Asbóth még ugyancsak az 1838-as esztendőben az árvízvédelem érdekében tovább vizsgálta a folyó Buda és Pétervárad közötti szakaszát.<sup>37</sup> Nem csak a Duna szabályozásánál, hanem a Duna térképezésénél is dolgozott. Természetesen e két dolgot nem szabad egymástól mereven elválasztani. Jó és pontos térképek nélkül nem létezhetett eredményes terepmunka. S itt néhány gondolat erejéig ki kell térnünk a Duna mappációs munkálatokra is. Természetesen ezt a munkát is az építési igazgatóság irányította, a térképszelvények Dévénytől Orsováig 925 km-ről, majd már török területen Orsovától Szörénytoronyig újabb 25 km-ről készültek el 1824 és 1845 között. A munkálatokat előbb Huszár Mátyás, majd Vásárhelyi Pál irányította, befejezésük Hieronymi Ottó nevéhez fűződik. Amikor Széchenyi István és Andrássy György a Hídegylet megbízásából 1832-ben Angliába utazott, hogy ott hídtervezőkkel tárgyaljon, magával vitte a Duna Vác és Dunaföldvár közötti szakaszairól készített térképszelvények másolatát. William Tierney Clark a térképek átvétele után alig két héttel már átadta a Lánchíd első vázlattervét.<sup>38</sup>

Széchenyi tevékenységéhez más módon is kapcsolódik mérnökünk neve. 1840-ben két darab közelebbről meg nem határozható öntöttvasból készült tárgyról írt felterjesztést, melyet a gróf angliai útja során vásárolt, s beszámolója kitért arra is, hogy bizonyos eszközök, vagy szerszámok a legutóbbi leltározáshoz képest eltűntek.<sup>39</sup>

Milyen egyéb feladatok ellátásáról rendelkezünk még dokumentumokkal?

Már említettük, hogy az igazgatóság mérnökei intézték a hajómalmokkal kapcsolatos

<sup>32</sup>l. 21. számú jelzet

<sup>33</sup>Széchenyi István: Napló Szerk. Oltványi Ambrus Budapest, 1978. 859. p. Továbbiakban: Napló

<sup>34</sup>540/1838 szám

<sup>35</sup>541/1838 szám, a szemrevételezés napja április 3-a.

<sup>36</sup>629/1838 szám

<sup>37</sup>Ezt alátámasztja Hieronymi Ottó Duna mappációs igazgató mérnök 1839. január 28-án kelt, és 199/1839-es számon iktatott felterjesztése Asbóth költségeiről.

<sup>38</sup>Clarkkal való találkozásaira l. még Napló 718-20. p.

<sup>39</sup>706/1840. Az eszköz meghatározása: „2 gusseisener Weiden/Wuiden”, a felterjesztés március 18-án kelt.

ügyeket. Olykor a kutatót kézen fogja a szerencse. Négy ercsi hajómalom tulajdonosnak, s most Vásárhelyi Pál szavai következnek: „a ... Helytartótanács kegyelmesen megengedni méltóztatott, hogy egy mérnöki egyed ... az építési Főigazgatóság kebeléből malmaik elhelyezése tekintetében a helyszínre a költségnek a folyamodók által történendő visszatérítése mellett kiküldethessék.”<sup>40</sup> Természetesen több ilyen ügyben is eljárta Asbóth.<sup>41</sup> Fontos feladata volt az árvizek lezajlásának jelentése. 1841 januárjában a Maros kiöntése hat napig tartott Radnánál,<sup>42</sup> majd márciusban Arad és Bulcs között pusztított a jeges ár, melynek vizét a jelentés elkészítésekor már visszavezették a folyó medrébe.<sup>43</sup> Feladatai közé tartozott a gátépítés is. Ő volt a felelős a Maros-Bega csatorna helyének a megfelelő kiválasztásáért,<sup>44</sup> s mint kiváló mérnök, fahidat is épített a Maroson Szegednél.<sup>45</sup>

Néhány szó erejéig térjünk ki munkatársai személyére is. Olyan nagy nevű vízmérnökkel dolgozott együtt pályafutása során, mint a már említett Hieronymi Ottó Ferenc, aki a Duna térképezés vezetője lett, Vargha János, aki a hajózási osztály vezetője is volt, vagy említhetnénk Duffand Péter nevét is, aki előbb mérnöke, majd igazgatóként elődje a Bega-csatorna építési igazgatóságán.

Tíz kollégájának a nevét említik forrásaink, ők is kivétel nélkül a hazai mérnökképző intézetben szerezték azt a tudást, amire alapozva nemzetközi tekintélyt vívtak ki a magyar vízmérnökök számára.

A ránk maradt iratok, az 1838-as árvíz kivételével nem országos jelentőségű, pláne nem nemzetközi hatású eseményeket mutatnak be. Bemutatják viszont egy a hívatásában kiváló, országának fejlődésén a maga eszközeivel kitartóan buzgólkodó vízmérnök munkás hétköznapijait. Az Asbóth Sándorról eddig alkotott kép nyilván nem változott meg az itt elhangzottak hatására, de ha ennek a képnek az árnyalásához hozzájárultunk, akkor elértük célunkat.

---

<sup>40</sup>2452/1840

<sup>41</sup>Pl. 2752/1840: Szigetújfalunál, vagy 2780/1841: áthelyez a Maros szabadhelyi szakaszáról a gutenbrunnira (Temeshidegkút).

<sup>42</sup>201/1841

<sup>43</sup>626/1841, kelte: 1841. március 10.

<sup>44</sup>2053/1841. Augusztus 24-én tesz jelentést arról, hogy hogyan áll a csatorna helyének a „kutatózásában”.

<sup>45</sup>1514/1843 Jelentést kellett tennie arról, hogy hogyan áll a a Bega csatorna gáttal történő elzárása, amire a Maros kiöntései miatt volt szükség.