

MERJETEK NAGYOK LENNI

szines
normál
1 tek.
600 m.
eredeti hang, ill
kommentár

Gyártó ország : Magyarország
Gyártó cég : MAFILM Híradó- és Dokumentumfilm Studio
Gyártási év : 1973.
Gyártásvezető : Breier György
Rendező és
forgatókönyv : Paulus Lajos
Operatőr : Fífilina József
Dramaturg : Gere Mara
Vágó : Csöndes Klára
Hang : Nosek János
Animáció : Valker István
Szinestechika: Pülöp Géza
Munkatársak : Biró József
Horváth Mihály
dr. Horváth Lajos
Missik Rezső
Pálinkás József
Szenkovits Mihály

Eng.szám: M6953/73.

.....

A Kiskörei Vizlépcső átadásnak képsorai közé zárva -mind a film elején, mind pedig a végén Dégen Imre államtitkár megnyitóbeszédét látjuk és halljuk- a film egyrészt emlékezik Széchenyi terveire, illetve ezzel párhuzamosan ismerteti a "nagy álm" e századi megvalósulásának terveit, s bemutatja már kész, egyes "lépcsőfokait". Nyilatkoznak a nagy nemzetközi vállalkozás egyes vezető mérnökei -dr. Ing. Heinz Fuchs német részről, Kovács I. a MAHART igazgatója magyar részről, valamint a franciaországi építkezések egyik illetekese- az "Europakanal" egész tervéről, amely teljes megvalósulása után, összekötvé a Dunát, Majnát és Rajnát, egy Európát végig-, átszelő "csatornát" alkot, egy "belső", ugyanakkor Európát a többi földrésszel víziuton összekapcsoló létesítmény lesz. Láthatóak már elkészült részletei: a franciaországi 50 m-es hajófelvonó, a Vaskapui Vizlépcső, a Regensburg melletti nyugati vizlépcső, valamint az egész utvonal terve. S az egész, mintha Széchenyi álmának megvalósulása lenne - több mint egy évszázaddal később...

Budapest, 1974. ápr. 29.

M.L.

"MerjeteK nagyok lenni"

c. film cenzuraszövege

Kedves elvtársak, tisztelt ünneplő közönség!

Öt esztendő szorgos alkotómunka eredményét ünnepeljük ma. A kiskörei vizlépcső része a magyarországi Tiszaszakasz csatornázásának, de egyben része a Tiszavölgy egészére kiterjedő vizgazdálkodásnak, fejlesztési programnak, amely túlnő a nemzeti határokon. Novi Becejnél épül már a tiszai Vizlépcső újabb fokozata, amelynek duzzasztó hatása Csongrádig érvényesül; A Vaskapu duzzasztómű hatása pedig a Tisza alsó szakaszáig terjed. Így tehát a tervezett Csongrádi Vizlépcső megépülte után az Alduna és Záhony közötti szakaszon megszakítatlan, nagy teljesítőképességű viziút alakul ki. Távlati terveinkben szerepel a Dunát a Tiszával összekötő csatorna képe is, s ezzel a Tisza a Fekete-tengert az Északi-tengerrel összekötő, nagy hajózásra alkalmas "Európa viziút"-hoz csatlakozik majd. Ennek legfontosabb láncszeme a Duna-Majna-Rajna csatorna már építésének befejező szakaszához közeledik. Mindez azt is jelenti majd, hogy hazánk keleti térségei is bekapcsolódhatnak földrészünk viziútrendszerének vérkeringésébe.

Merész gondolat. Túl merész. Ez a Széchenyi úgy viselkedik, mintha ő találta volna fel a Dunát.

1830. június hónapban hajóra ülök a Fekete-tengerig úszom a Dunán. Tán kapcsolásba hozom honunkat a tengerekkel! A magyarok végre érintkezésbe kerülnének más népekkel. Merész gondolat, de elbirom. Merész gondolat, túl merész. Mert ne gondolja senki, hogy a Duna és a Tisza rendetlenségét egy pár évi munkával is helyrehozni lehessen. Magyarország felemelésére tegyetek meg mindent, hogy Buda-Pest egy vak zsák ne legyen. Ennek elérése végett a Duna vizét hajózásnak és kereskedelemnek kinyitni kell. A Dunából kell megcsinálni Európa fő viziutvonalát. MerjeteK nagyok lenni! Magatokban hevernek a valódi arany és ezüstbányák, munkátlanul, megnyitátlatlanul, sőt még a legjobb magyarok előtt is ismeretlenül. Legyen a Duna, kapu idegen országok felé. A Duna jövője a Vaskapu szirtjei közt szunnyad. Egyelőre azonban a keletre nyíló kapuját is sziklák zárják.

A magyarok végre érintkezésbe kerülnének más népekkel.

A hajózás azonnal bátorságosabbá vált, míhelyt föllebentették Vásárhelyi munkatársai azt a fátlyolt, mely az ijesztően dühöngő habok fölött évezredekén át lebegett. "A tudományos emberfő mennyisége a nemzet igazi hatalma. Ez minden nagynak, szépnek, s nemcsak nemző oka, s e csillagon a legnagyobb hatalom." Igazi súly, s erő az emberi agyvelőnél nincs. Ennek több vagy kevesebb léte a nemzetnek, több vagy kevesebb szerencséje.

"Azon eszmétől áthatva, hogy boldogult atyám áldásdús nyomdokait kötve, csakély tehetségem szerint hazánk anyagi jólétét én is előmozdítam, elhatároztam, hogy hazánkat a legszélsőbb nyugat-Európa államaiival egy már létező ugyan, de alig, vagy éppen nem ismert viziúttal összeköttetésbe hozzam."

E kitűzött cél elérésében nem kimélve fáradságot megfogadtam, hogy saját költségemen épült Hableány nevű gőzösömön 1867 évben Párizsban rendezett Világkiállításra a Dunán, a Lajos csatornán, Majnán, Rajnán, a francia összekötő csatornán, Marnán és a Szajnán Párizsba utazom. Minekutána kis gőzösöm, melynek gőzgépe 6 lóerejű egy oly hosszú úthoz szükséges minden eszközökkel elláttatott 1867. április 6-án útnak indultam. Utazásomat a felületesen gondolkozó pusztá nagyúri passzióinak tarthatja. Mit azonban kevéken tagadnom kell, s cáfolatúl megemlítem, miszerint ezen út a Fekete-tengert a nagy Óceánnal hozza összeköttetésbe a legrövidebb úton.

A Duna-Majna csatorna építése Lajos, bajor király uralkodása alatt, 1846-ban fejeződött be.

1973. A Duna-Majna-Rajna csatorna építése befejező szakaszához érkezett. Az első szakasz a Majna csatornázása, a második az elavult Lajos csatorna mentén épülő összekötő csatorna, a harmadik: a Duna csatornázása. A Majna csatornázása befejeződött, a Duna csatornázását jelenleg végzik. A legnagyobb munka: az összekötő csatorna építése. A Majna és a Duna közötti 171 km hosszú szakasz 175 méteres szintkülönbségen 15 zsilip segítségével emelik át a hajókat. A Bamberg és Nürnberg közötti szakasz építését 1972-ben fejezték be. A Rajna-Majna felől érkező hajók jelenleg Nürnbergig közlekedhetnek. A Német Szövetségi Köztársaság legfiatalabb kikötője: Nürnberg. A kikötőn túl, Nürnberg déli részén már építik a Duna

felé vezető csatornát.

Ott, ahol a Bamberg és Nürnberg közötti szakasz a Regnitz folyót keresztezi, amelyen egykor Széchenyi Ödön hajózott, - felépült a 350 m hosszú "Trogbrücke" a "csatorna-híd". 1500 tonnás hajókat is elbíró ez a hidra emelt csatorna, amely napjaink egyik jelentős mérnöki alkotása. Ha elkészül a Nürnberg és Regensburg közötti szakasz, a Duna, Majna, és a Rajna összekapcsolásával a Fekete-tengertől az északi tengerig 3500 km hosszú biztonságos víziút nyílik meg, amely Európa jelentős ipari és mezőgazdasági területeit fogja érinteni. Ez a víziút alapos, szakszerű felkészülés esetén a parti államok gazdasági életében jelentős fellendülést hozhat. Ezt bizonyítja az európai viszonyokra általános érvényűnek tekinthető számítás, amely szerint a viziszállítás a vasúti szállításnál háromszor, a közúti szállításnál öt és félszer olcsóbb.

Mint a világ valamennyi vasútja, a Német Szövetségi Vasút sem nézi jó szemmel a csatornákat. Azon az állásponton vagyunk, hogy ne egymás ellen, hanem egymással, tehát közösen dolgozzunk és szervezzük meg a lehető legjobb közlekedési feltételeket a közlekedési ág együttműködésével.

Ugy vélem, hogy ez az áru, amely kikötőmben van, egy napon majd igénybe veheti a víziutat a Rajnán, Majnán és az Európa csatornán át, egészen a "unáig". Ezek a hajók, amelyeket itt látnak, alkalmasak lesznek erre a célra.

Az igen fejlett belső víziút hálózattal és hajóparkkal rendelkező francia hajózás részére döntő, hogy hajói Párizsból, a Vogézeken át eljuthassanak Strassburgba, a Rajnához vezető csatornáig.

Ezért, már 1968-ban megépítették az Európában egyedülálló hajófelvonót, amely a hajókat - teljes terheléssel együtt - 50 méterre süllyeszti le vagy emeli fel.

Franciaországnak már évek óta flottája van a Dunán, amelyet továbbfejlesztünk a rajnai francia flottával együtt. Megegyezésre kellene jutnunk mindazokkal, akik a Dunán hajóznak, hogy harmonikus együttműködésben használhassuk fel a rajnai és dunai flottákat. Hiszem, hogy ennek a nagy víziútnak a megnyitása fejleszteni fogja a gazdasági kapcsolatokat az Önök országa és a miénk között.

Mi ezt a vízrendszert 1947-ben kezdtük tervezni. A Vaskapu vizlépcső lehetővé tette, hogy a hajózás ezen a részen is akadály nélkül összecsatlakozást biztosít, és összekapcsolja a német rendszerrel és a magyar-jugoszláv és román, valamint bolgár víziutakkal is. Ez lehetővé teszi, hogy egész Rotterdamból egészen a Fekete-tengerig akadály nélkül hajózni is lehet.

A Rajna-Majna-Duna víziút nemcsak a közlekedés, hanem az energia és vízgazdaság szempontjából is fontos. Energiagazdasági jelentősége abban áll, hogy a vizlépcsőknél erőműveket építenek, a vízgazdasági pedig abban, hogy vizet ad az ipar, a mezőgazdaság számára és hűtővizet az atomerőműveknek.

Regensburg nyugati vizlépcsőjének építkezését látjuk. A hajók ma még csak Regensburg túlsó, keleti széléig közlekedhetnek.

Parancsnok úr, a magyarországi Dunaszakaszon végeznek hasonló munkálatokat? Hasonló munkát Magyarországon még nem végeznek. A hajózás különösen a magyar-csehszlovák gázlós Dunaszakaszon igen nehéz. Itt a hajózást csak folyamatos kotrással tudják biztosítani. Kétségtelen vízügyi szerveink ezen a területen igen jelentős munkát végeznek.

A csehszlovák és magyar közös folyami igazgatóság megbízásából folyamszabályozási célokat szolgáló geodéziai felméréseket végzünk csehszlovák - magyar Dunaszakaszon. 1968-ban a hajózás szempontjából a legkritikusabb Dunaszakasz javítására Magyarország és Csehszlovákia létrehozta a közös Folyami Igazgatóságot. A Folyami Igazgatóság megrendelte vállalatunknál a budapesti Geodézia és Térképészeti Vállalatnál az említett szakasz állapotfelvételét. A szóbanforgó részről csak öles rendszerű, nagy méretarányú térkép állt rendelkezésre. Ez elavult, a mai követelményeket nem elégíti ki. Az új, korszerű hajóutak megtervezéséhez megbízható geodéziai felmérések szükségesek. A gyökeres megoldás a Duna csatornázása, a magyar - csehszlovák közös munkával megépítendő nagymarosi és gabcsiková vizlépcső elkészítése lenne, amelynek segítségével mindig megbízható víziutat nyernénk. De hát ez nyilván sok pénzbe kerül. Ennek ellenére csehszlovák barátainkkal előbb vagy utóbb meg kell építenünk a Gabcsiková-nagymarosi vizlépcsőrendszert,

ha élni kívánunk az országaink kedvező, központi földrajzi helyzetéből adódó előnyökkel, - tekintve, hogy a magyar-csehszlovák Dunaszakasza a 3500 km hosszú "Európa víziút" közepére, felezőpontjára esik. Ezen kívül a gabcsikóvó-nagymarosi vízlépcsőknél termelt igen olcsó elektromos energia is jelentős mértékben segítené mindkét ország iparának fejlődését. A korszerű víziúthoz természetesen korszerű hajópark is szükséges. Ennek kiépítéséről ad tájékoztatást a MAHART vezérigazgatója: Kovács István. 1965-ben elkészítettük az első új típusú vontatott uszályunkat és tovább fejlesztett egységét, a Kőszeg önjáró hajót, amely 1600 tonna hordképességével, ma a magyar hajózás egyik legmodernebb egysége. Az új hajó fő méreteinek kialakításánál már figyelembe vettük az Európa Gazdasági Bizottság javaslatát, amelynek alapján új egységeink alkalmasak lesznek a Duna-Majna-Rajna csatornán való hajózásra. Ehhez azonban szükséges, hogy a Duna-Majna-Rajna csatorna használatával kapcsolatos jogi kérdések rendeződjenek.

A Rajna-Duna víziút nemzetközi jelentőségét tekintve azt szeretnénk, hogy nemzetközi közlekedésgazdasági feladatait az összes illetékes ország javára surlódásmentesen érvényesítse és ezért megnyitása előtt a Rajna- és a Dunamenti államok között megegyezés szülessen azokról a feltételekről, amelyek mellett kölcsönös jogokkal és előnyökkel az érintett országok egymás vizein hajózhatnak. Ezeknek a feltételeknek a tisztázása annál is inkább szükséges, mivel a 3500 km hosszú víziútvonalnak több mint a fele szocialista országokon vezet keresztül.

A Duna-Majna-Rajna csatorna használatával kapcsolatos bizonytalanság természetesen a magyar hajózás felkészülését is nagyban érinti.

Ami Magyarországot illeti, reméljük, hogy ugyanugy mint vele szomszédos országok: Románia és Jugoszlávia növelni fogja áruforgalmát a Szövetségi Köztársasággal és Magyarország is igénybe veszi majd azt a lehetőséget, hogy az északi-tengert, illetve az Atlanti Óceánt is a legrövidebb úton érje el, a Rajna-Majna-Duna víziút segítségével.

Ezenkívül éppen a Magyar Népköztársaságot kötik történelmi hagyo-

mányok a Rajna-Majna-Duna viziúthoz.

Az Alduna szabályozásakor Magyarország jelentős folyamszabályozási tettet hajtott végre, amely hozzájárult, hogy a XX. század végén a Rajna-Majna-Duna viziút összeurópai viziúttá válhasson. Magyar férfi volt az, aki a magyar Dunának a nyugattal való összeköttetését már a gyakorlatban is megvalósította. Gróf Széchenyi, a parizsi világkiállításra hajón utazott, ezzel Kelet- és Nyugat-Európa kapcsolatának fontosságát demonstrálta.

Biztosítani kell tehát a kontinensünket átszelő "Európa" viziúton a szabad hajózást, mivel ennek révén új kereskedelmi ut elősegíti majd a kelet-és a nyugateurópai államok közötti gazdasági kapcsolatokat.

Szeretném remélni, hogy az erre vonatkozó tárgyalások minél előbb megkezdődhetnek, hiszen ismerete, hogy a nemzetközi tárgyalások hosszadalmasak és nehezek. Nekünk pedig már csak 10 évünk van hátra a Rajna-Majna-Duna viziút megnyitásáig!

"Vajha kormányunk, vagy közlekedési társulataink közösen a többi kormányok, illetőleg társulatokkal e roppant horderejű közlekedési utat felhasználnák a kereskedelem, ipar és nemzeti jólét gyarapítására, s előmozdítására. Bpest, 1867. szeptember 7."

"Nyíltan kimondom: a szovjet népnek, és vele együtt vezetőinek nem volt könnyű megnyitni kapcsolatainknak ezt az új fejezetét. Az Önök országához füződő kapcsolatokban azért tudtuk túltenni magunkat a múlton, mert nem akarjuk annak visszatérését."

A nukleáris korszakban a békepolitikának nincs alternatívája. Hiszek abban, hogy a békés egymás mellett élésen kívül nincs más alap, amelyen fenn lehetne tartani a kapcsolatot országaink között. A múltba kell tünnie annak az Európának, amely nem egyszer volt embermilliók pusztulását okozó agresszív háborúk tüzfészke. Távlati terveinkben a Tisza, a Fekete-tengert az Észkai tengerrel összekötő, nagy hajózásra alkalmas "Európa viziúthoz" csatlakozik majd, s így hazánk keleti térségei is bekapcsolódhatnak földrészünk viziútrendszerének vérkeringésébe.

Dégen elvtárs szavaival teljes mértékben egyetérttek. Vele együtt azt remélem, hogy a csongrádi-vizlépcső építkezéseinek megindi-

tását, én mint a mostani magyar miniszterelnök még tudnám üdvözölni, hát mint ember viszont örülnék annak, hogyha meghívnának, amikor az avatásra sor kerül.

Magatokban hevernek a valódi arany és ezüstbányák, munkátlanul, megnyitátlanul.

Merjetez nagyok lenni!

Készítették: Horváth Mihály, Bíró József, dr. Horváth Lajos, Missik Rezső, Pálinkás József, Szenkovits Mihály, gyártásvezető: Breier György, hangmérnök: Nosek János, vágó: Csöndes Klára, operatőr: Fífilina József, dramaturg: Gere Mara, író-rendező: Psulus Alajos.

MAFILM Híradó és Dokumentumfilm Stúdió, Magyarországon forgalomba hozza a Mokép; M 6953/73

MERJETEREK NAGYOK LENNI!

/A két Széchenyi és a Duna jövője /

Paulus Alejs

A képi anyag nagy részére a forgatókönyvben csak utaltunk. Egy-egy képzőművészeti alkotás, /pl. Barabás: Lánchíd alapkövetétele/ valamint az Alduna, Felsőduna, Majna stb. valamint a Duna-Majna-Rajna csatorna monumentális építkezéseinek leírására nem vállalkozhattunk, mivel még a leggazdagabb jelzős szerkezetek is csak halvány mását adhatták volna vissza a képi látványnak.

A képi anyag így semmi esetre sem "csak" illusztrációja kíván lenni az idézeteknek. Eppen ellenkezőleg: a képi kiemelések, azok sorrendje, vágása több helyen feleslegesé tenné az idézeteket, melyeknek rövidítésétől a fentiekén kívül azért is eltekintettünk, mivel azok - a kortárs, Széchenyi benyomásait, szemléletét tükrözve - a forgatókönyv leíró részeinek hiányosságát pótolva, a képi anyagot érzékeltetni tudják.

I. rész

1867. Budapest.

Vasárnapi Ujság.

"Hableány" parányi gőzhajó-
/Rajz és meglévő modell/ Széche-
nyi Ödön hajója.

Korabeli grafikák, metszetek
Széchenyi Ödönnek, Széchenyi Ist-
ván fiának - a párizsi világkiál-
lítás megnyitására - Budapestről
Párizsig a "Hableány"-on tervezett
folyami hajóutjának előkészületei-
ről.

Széchenyi Ödön.

"Azon eszméjtől áthatva, hogy bol-
dogult atyám áldásdus nyomdokait
követve, csekély tehetségem sze-
rint hazánk anyagi jóllétét én is
előmozdítom, elhatároztam, hogy
hazánkat a legszélsőbb nyugot
Európa államaival egy már létező
ugyan, de alig, vagy éppen nem is-
mert vízi uttal összeköttetésbe
hozzam."

Áttűnés

Pest-Buda-i rendezetlen Dunapart.

A két part között kifeszített
szegényes hajóhid. Vitorlásbár-
kák. Bőgőshajók.

Széchenyi István.

"Tegyetek meg mindent, hogy Buda-
pest egy vak zsák ne legyen.
Ennek elérése végett a Duna vizét
hajózásnak és kereskedelemnek ki-
nyitni kell. A Dunából kell meg-
csinálni EURÓPA FŐ VÍZI-UTVONALÁT.

Ne lovacsákák húzzák vontató-uta-
kon a dereglyéket, hanem tenger-
járó gőzhajók."

"Merjetek nagyok lenni."

"Magatokban hevernek a valódi a-
rany és ezüstbányák, munkátlanul,
megnyitátlanul, sőt még a legjobb
magyarok előtt is ismeretlenül."

Főcim:

MERJETEK NAGYOK LENNI !

/A két Széchenyi és a Duna jövője/

"A Honderü" és a " Honművész"
rajzai:

elmaradott magyarországi állapotok, vidéki és Pest-budai életképek, főurak, polgárok, parasztok. Elszegényedett kurtanemesek, akiknek nemesi mivoltuk csak abból látszi, hogy sarkantyus csizmában szántanak.

Emberi és állati erővel vontatott hajók.

Hajóhid, ahol a jókabátu emberek hidvámot nem fizetnek, mert nemesiségüket feltételezik.

Lánchid tervei Széchenyi vázlatai a Lánchidhoz.

W.T. Clark tervrajzai.

"Magyarország nagy parlag! Ekörül istenért ne mystifikáljuk magunkat.

Porunk Buda-Pesten annyi van, hogy egy életen át felér egy malomkőnyi nagysággal, amit elfogyasztunk belőle."

"Manapság a Budai Vár ablakai alatt némán folyik le a Duna. Olykor-olykor leuszik a Vágról néhány fával rakott tót-talp, s néha-néha alulról felfelé iszonyu ostorpattogás közepette haladnak az elcsigázott lovak által vontatott dohány- és gabona-hajók."

"Ne tartományi város, hanem szabad ország, szabad fővárosa legyen Buda-Pest."

"Ehhez azonban szükséges, hogy egy állandó hid kösse össze a két várost, az ifju Pest a Lánchiddal nyujtson kezét az agg Budának."

"Európa legfontosabb víziútja a Duna; a Duna legfontosabb pontja a magyar főváros.

Elérkezett az ideje, hogy a "una királynője fölrakosgassa magára legszebb ékességét és tisztázza azt a szerepkört, amit a világ népei s országai között egy felemelkedő haza sziveként vállalni képes.

Bizonyára mindenki szívesen áldozna valamit városunk csinostására, csak hogy szabaduljunk a sártul és a dunai hid ladikláncolatától."

Gunyiratok és rajzok.

Felháborodott tiltakozások a "nemesi szabadság" védelmében.

"Hire jár, hogy Széchenyi az új hidon mindenkit meg akar fizettetni. Ez az eszme legtöbbször hátborzongató, némelyeknél hajmeresztő vala. Egy előkelő tisztviselője a megyének lángba borult arccal, nyilatkoztatta, hogy ő inkább Paksra kerül le átkelni a Dunán, ha Budára menni leendő kénytelen, mintsem nemes létére hidvámot fizessen."

/Fáy András tudósítása/

Széchenyi: "Ha szépet és dicsőt kívánunk előállítani, bizony szög-re kell akasztanunk kiváltságainkat, zsebünkhöz nyulnunk és - vámot fizetnünk az új hidon."

Stádium.

"A főcél hazánknak minden ingadozás nélküli átvarázslása egy elkopott, félig-meddig feudális, félig-meddig alkotmányos szövénnyből emberhez méltó, minden álfénytől kitisztult képviselői rendszerre."

A Helytartótanács 1832. jun. 21.-i rendelete: mely betiltja a "Stádium"-ot és elrendeli a kézirat lepecsételését és "a már kinyomtatott sorok szétszórását."

"Mikor kezd már az ember méltósága ~~szent~~ lenni? Miért nem vesz részt a nemzeti életben az a kilencmillió jobbagy? A magyarság utolsó záloga, reménye és fenntartója."

"Az egész magyar alkotmányi vázolatnak kitisztítása, egyetemes nemzetre kiterjesztése, tökéletes újjáalakítása szükséges! A népek életében csak a társadalmi út, az érdekek józan egyesülése és közös vállvetés az áldást hozó."

Széchenyi művek: Hitel, Kelet népe, Stádium. Pesti por és sár. Eszmetöredékek. Hid-egyesülethez irányzott jelentés.

Ponori Thewrek gunvirata Széchenyi munkáiról: "Észficam, irta Gőgös Szerencsétlen Iskolamester Észficamász."

És a további, utszéli sértegetések: "szárnyatlan Elmész", "sán-

ta Ugrász, pimasz Könyvész, pémészes Ujász, tudatlan Törvész, hagymáz- zsoldosítól függő Főtanodász."

Szimbólikus erejű kép: Széchenyi István mint utcaseprő.
Waldstein János festménye./

"Az a szerep, amelyet vállalok minden nappal nehezebb lesz. Érzem, hogy gyűlölni fognak engem, hogy hamis testvérek fognak tartani, mert meg kell támadnom honfitársaim önhittségét, és ezt soha nem bocsájtják meg. De minden, amibe belefogok fejlődni fog. Minden mag, amit elvetek, ki fog kelni, fám virágozni fognak, s gyümölcsöt fognak teremni."

1836.XXVI. törvénycikk a Lánchíd felépítéséről és a nemesek vámfizetési kötelezettségéről.

Gróf Cziráky Antal országbíró:
"E nap az ősi magyar alkotmány temetésének napja."

Barabás: Lánchíd alapkövetétele.
Strohmayer: Alapkövetétel.
Barabás festményei és rajzai az épülő Lánchídról.

Kossuth: "A híd nem hipotézis többé. Ma tették le a legelső követ a polgári egyenlőségnek."

Főurak tiltakozásai "az ősi magyar alkotmány" védelmében.

"Mióta a Duna vize lefelé folyik, itt nem hallattak olyat, hogy a nemes fizessen."

"Nem hittem volna, hogy István öcsém-uram ennyire megunta legyen azt a kis nemesi szabadságot!"

Az épülő hid.

"A hid minden ellenségeskedés dacára fel fog épülni, hidul fog szolgálni a jobb honi közlekedésre, a világnak egy remeke lesz. És én felejttem a tárgykörülتي tizenkét évig tartott tikkasztó fáradozásaimat."

Gunykép Széchenyiről, amint az épülő Lánchíd egyik pontonhajójáról a Dunába esve azár ellen küzdi magát.

"Ha megmírbálják szárnyaimat lábamon fogok járni; ha lábaimat levágják, kezeimen fogok járni; ha ezeket is kitépik; hason fogok csuszni.

Homokszemeket fogok hordani, ha köveket nem mozdíthatok."

Festmények, grafikák a szegényes hajózási viszonyokról.

"Akkor, ha majd Tokajból és Marosujvárról is látnék érkezni Pestre hajót, s Pzolnokra és Szegedre hajón indulván kies kertek

és csinos házak között vinne át az ut, hol a magyarságnak van legeredetibb bölcsője, mely azonban ma homokon és sárban fekszik: akkor biz egy kicsivel megint könnyülne rajtam az agyag sulya."

"Az ipar, kereskedelem fejlődését az elmaradott, számításba nem vehető közlekedésünk akadályozza. Legyen a Duna: kapu, idegen országok felé. Egyelőre azonban a keletre nyíló kapuját is sziklák zárják. A Duna jövője a Vaskapu szirtjei közt szunnyad."

Szechenyi jelentései, Vásárhelyi Pál ^{meínou}tervei az alduna szabályozásáról.

"Az alduna hazánk életére, azt kell nyúgeitől megszabadítani és a Fekete-tengerig hajózhatóvá tenni."

Grafikák a szabályozás ^űmunálatairól.

Waldstein János vízfestménye. 1834-ből: Széchenyi a hóna alá szoritott hajókkal átlából a Vaskapunál.

Munkaképek. /metszetek./

"Nem kis öröm a legfenségesebb vad tájékon, Traján viszonylag gyatra utjával szemben, hosszú idő után végre megint embereket látni zergeként tgnyászva a szirtéken, amint szorgalommal a haladásnak új ösvényt törnek, hogy az emberiség tökéletesedése és nemesülése végre oda is elhatolhasson,

Élőfelvételek a bevégzett munkáról. /Sziklába vágott Széchenyi ut, melynek egyes szakaszai a Vaskapu-erőmű duzzasztásának ellenére sem kerültek ill. kerülnek víz alá.

Vásárhelyi Pál részletesen kidolgozott, szinte képzőművészeti alkotás értékű tervrajzai az Alduna szabályozásáról.

"Az Akadémia megalapítása"
/Holló Barnagás domborműve./

A Magyar Tudományos Akadémiai címerképe.

Portrék: Vörösmarty, Vásárhelyi, stb.: Az Akadémia tagjai.

ahol eddig csak sasok fészkeltek.

A hajózás azonnal bátorságosabbá vált, mihelyt föllebbentették Vásárhelyi munkatársai azt a fátyolt, mely az ijesztően dühöngő habok fölött évezredekén ált lebegett."

"A tudományos emberfő mennyisége a nemzet~~é~~ igazi hatalma. A tökéletesen kifejlett emberfőt tartom a legnagyobb kincsnek. Ez minden nagynak, szépnek, s nemesnek nemző oka, s e csillagon a legnagyobb hatalom. Némelyek szomorúan füttyörészik el a mohácsi veszedelem nótáját. Igen a mult elesett, de a jövődönk urai vagyunk. Sokan azt gondolják: Magyarország - volt - én azt szeretném hinni: lesz!"

"A magyar nemzetet inkább a jövőben szeretem, mint a jelenben.

"em termékeny lapály, hegyek, ásványok, éghajlat stb. teszik a közerőt, hanem az ész, mely azokat józanon használni tudja. Igazibb súly, s erő az emberi agyvelőnél nincs. Ennek több vagy kevesebb léte a nemzetnek

több vagy kevesebb szerencséje, mert az ipar és a kereskedelem, melyekből nemzeti jólétünk függ, nem oly egyszerű dolog, mint ükapáink módjára kardot rántani és vad rajként megtámadni az ellenséget: hanem azok felvirágoztatása hideg számítást, tudást, a rendnek ugyyszólván kegyeletes tiszteletét követeli."

Széchenyi tervei, levelezése, javaslatai a Hajógyár ügyében.

Alt Rudolf festményei, rajzai az Óbudai Hajógyárról.

Az Óbudai Hajógyár alapítása.

"Nevetséges az az állítás, hogy a magyar hon még nem volna megérve a gyári iparra. Szeretném tudni, hogy mikor üt hát itten az iparfejlesztés órája, ha eddig már nem ütött."

Az Óbudai Hajógyár részvényei.
A gyárban készült első hajók modelljei.

"Minden áron és minden idővesztés nélkül csak hönünk közepére kell hozni az első gőzhajózási telepítvényt."

A Vidrára keresztelt kotrógép modellje. Grafikák és korabeli műszaki rajzok a kotrógép működéséről.

* A dunai gőzhajózás biztonságossá tételére költségemen Angliából kotrógépet hozattam, mellyel a vízfenék, a sár és sötétség homálya felett lehet uralkodni a Duna víziútjának megtisztítása, karbantartása érdekében."

Grafika: "Győztes és legyőzött"
/Gőzhajó és egy régi építésű, part-
ról vontatott gabonaszállító hajó,
"Bőgőshajó" találkozása a budapes-
ti Dunán.

"A jövő nemzedék hadd menjen egy
lépéssel közelebb a világosság-
hoz. Ebben akarok én eszköz len-
ni. Engem éltem utolsó pillanatá-
ban is boldogítani fog az, ha el-
mondhatom, hogy bár egy ember is
él hazámban, aki boldogabb lett
általam, semmint nélkülem lehe-
tett volna."

Attúnés

A "Hableány" gőz alatt, utraké-
szen.

Vasárnapi Ujság rajzai.

"NAPLÓ"

Fr. Széchenyi Ödön által a "Hab-
leány" nevű saját gőzösén Pest-
ről Párizsig a Dunán, Lajos-csa-
tornán, Majnán, Rajnán: a francia
összekötő-csatornán, a Marnán és
Szajján tett vízi utról.

Széchenyi Ödön térképvázlata.

NAPLÓ: Minekutána kis gőzösöm
egy oly hosszú uthoz szükséges
minden eszközökkel elláttatott,
1867 april 6-án, déli 1/2 12 óra-
kor Follmann Alajos utitársam,
továbbá egy gépész, egy tüzelő,
egy matróz, s egy hajós ifjoncz
kiséretében utnak indultam.
Utazásomat a felületesen gondol-
kozó pusztá nagyuri passiónak
tarthatja. Mit azonban kereken
tagadnom kell, és száfolatúl meg-
emlitem, miszerint ezen út, mely-
nek naplója im előttünk kitárul,
a Fekete tengert a nagy Occeán-
nal hozza összeköttetésbe a leg-
rövidebb uton: az általam megtett
ut Ázsiát, Orosz- és Törökorszá-
got, Romániát, Szerbiát, Magyar-
országot, Ausztriát, Bajor- és
Poroszországot, azonkívül egész

Hollandiát a nyugati tengerig,
továbbá Svécziát, Francia- és
Angolországokat, köti össze, még
pedig oly formán, hogy annak
majd minden piacát okvetlenül
érinti, kevesebb időt igényel,
kevesebb költségbe kerül.

II. rész

Modern, szemléltető térkép.
/Trükkrajz/

Épül a Duna-Majna-Rajna csatorna.
Építését igen fejlett technológia
és korszerű munkagépek alkalmazásá-
val soha nem tapasztalt intenzitás-
sal végzik.

1970-es évek végére készül el.
Bamberg /Majna/ és Kelheim /Duna/
közötti 175 m-es emelőmagasságot
15 zsilip segítségével hidalják
át. A csatorna megnyitása után
a Fekete- és Északi tenger között,
a Duna-Majna-Rajna folyók össze-
kapcsolásával egy 3500 km hosszú,
biztonságos folyami víziút nyílik
meg.

Hableány.

Az Óbudai Hajógyár eredeti műsza-
ki rajzai és modellja.

NAPLÓ: Helyén találom itt a "Hab-
leány" nevű kis gőzösöm hossz, szé-
lességi és mélységi méretének fel-
jegyzését kimutatni.

Hosszasága 60', szélessége a ke-
rékházak külső szélétől mérve
12' láb, mély járata teljesen meg-
rakodva 17 egész 18 hüvelyk angol
mérték szerint. - Gőzgépe 6 lóerejű.

Korszerű, gyorsjáratú folyami hajók a Dunán, Majnán, Rajnán.

A Duna-Majna-Rajna csatornán olyan országok hajói is közlekedhetnek, amely országok ma még földrajzi helyzetüknél fogva nem érintik a Dunát.

A jelenlegi Dunai államokon kívül megjelennek majd a hollandok, belgák, franciák, angolok stb. a jelenlegi forgalmát többszörösré emelve a Dunának.

A dunai államok kijutnak a Rajnára, az Északi-tengerig, tehát a jelenlegi, nyugat felé zárt rendszer kinyílik, s mindkét végén tengerbe torkol.

Továbbiakban a film II. része az alábbi 3, egymásba vágott fejezetből állana:

1. Széchenyi Ödön utja. Az útvonal egyes jelentős állomásait, tájait ábrázoló régi metszetek.
2. A Duna-Majna-Rajna csatorna: az Európai Viziut építkezéseit, illetve a már elkészült útvonal szerkezeteket, kikötőket, zsilipeket bemutató előfelvételek.
3. A Magyar "Hajógyártás, Folyami Hajózás tervei, problémái.

Befejezésül:

Napjaink lüktető, modern életéből;
a hajók, kikötők, országokat összekötő
korszerű viziutak pezsgő világából fel-
bukkan két arc:

Széchenyi Ödön:

"Vajha kormányunk, vagy közlekedési tár-
sulataink közösen a többi kormányok, il-
letőleg társulatokkal e roppant horderejű
közlekedési utat felhasználnák a kereske-
delem, ipar és nemzeti jólét gyarapításá-
ra s előmozdítására.

Pest, 1867. szeptember 7."

Széchenyi István:

"Magatokban hevernek a valódi arany- és ezüstbányák, munkátlanul, megnyitatlanul, sőt még a legjobban magyarok előtt is ismeretlenül."

" m e r j e t e k n a g y o k l e n n i !

A Dunából kell megcsinálni EURÓPA FŐ VIZI-
UTVONALÁT!"

"Merjetek nagyok lenni"

Dógen:

Öt esztendei szorgos alkotómunka eredményét ünnepeljük ma. A kiskörei vizlépcső része a magyarországi Tiszaszakaszcatornázásának, de egyben része a Tiszavölgy egészére kiterjedő vizgazdálkodásnak, fejlesztési programnak, amely túlnő a nemzeti határokon. Novi Becejnél épül már a tiszai Vizlépcső újabb fokozata, amelynek duzzasztó hatása Csongrádig érvényesül; A Vaskapu duzzasztómű hatása pedig a Tisza alsó szakaszáig terjed. Így tehát a tervezett csongrádi Vizlépcső megépülte után az Alduna és Záhony közötti szakaszon megszakítatlan, nagy teljesítőképességű viziut alakul ki. Távlati terveinkben szerepel a Dunát a Tiszával összekötő csatorna képe is, s ezzel a Tisza a Fekete-tengert az Északi-tengerrel összekötő, nagy hajózásra alkalmas "Európa viziut"-hoz csatlakozik majd. Ennek legfontosabb láncszeme a Duna-Majna-Rajna csatorna már építésének befejező szakaszához közeledik. Mindez azt is jelenti majd, hogy hazánk keleti térségei is bekapcsolódhatnak földrészünk viziutrendszerének várkeringésébe.



Metternich:

Merész gondolat. Tul merész. ~~De~~ a Széchenyi úgy viselkedik, mintha ő találta volna fel a Dunát.

- Széchenyi István: 1830. június hónapban hajóra ülök a Fekete-tengerig uszom a Dunán. Tán kapcsolásba hozom honunkat a tengerekkel! A magyarok végre érintkezésbe kerülnének más népekkel. Merész gondolat, de elbirom.
- Metternich: Merész gondolat, túl merész. Mert ne gondolja senki, hogy a Duna és a Tisza rendetlenségét egy pár évi munkával helyrehozni lehessen.
- Széchenyi István: Magyarország felemelésére tegyetek meg mindent, hogy Buda-Pest egy vak zsák ne legyen. Ennek elérése végett a Duna vizét hajózásnak és kereskedelemnek kinyitni kell. A Budából kell megcsinálni Európa fő vízutvonalát. Merjetek nagyok lenni! Magatokban hevernek a valódi arany- és ezüstbányák, munkátlanul, megnyitvatlanul, sőt még a legjobb magyarok előtt is ismeretlenül. Legyen a Duna, kapu idegen országok felé. A Duna jövője a Vaskapu szirtjei közt szunynyad. Egyelőre azonban a keletre nyíló kapuját is sziklák zárják. A magyarok végre érintkezésbe kerülnének más népekkel. A hajózás azonnal hátországossá vált, mihelyt föllebbentették Vásárhelyi munkatársai azt a fátyolt, mely az ijesztően dühöngő habok fölött évezredek át lebegett. "A tudományos emberfő mennyisége a nemzet igazi hatalma.

Ez minden nagynak, szépnek, s nemcsak nemző oka, s e csillagon a legnagyobb hatalom." Igazi súly, s erő az emberi agyvelőnél nincs. Ennek több vagy kevesebb léte a nemzetnek, több vagy kevesebb szerencséje.

Széchenyi
Ödön:

"Azon eszmétől áthatva, hogy boldogult atyám áldásdus nyomdokait kötve, csekély tehetségem szerint hazánk anyagi jólétét én is előmozdítom, elhatároztam, hogy hazánkat a legszélsőbb Nyugat-Európa államaival egy már létező ugyan, de alig, vagy éppen nem ismert víziúttal összeköttetésbe hozom." E kitűzött cél elérésében nem kímélve fáradságot megfogadtam, hogy saját költségemen épül Hableány nevű gőzösömön 1867 évben Párizsban rendezett Világkiállításra a Dunán, a Lajos csatornán, Majnán, Rajnán, a francia összekötő csatornán, Marnán és a Szajrán Párizsba utazom. "Minekutána kis gőzösöm, melynek gőzgépe 6 lóerejű egy oly hosszú uthoz szükséges minden eszközökkel elláttatott 1867. április 6-án utnak indultam. Utazásomat a felületesen gondokló puszta nagyuri passzióknak tarthatja. Mit azonban kereken tagadnom kell, a cáfolatul megemlítem, miszerint ezen ut a Fekete-tengert a nagy Óceánnal hozza összeköttetésbe a legrövidebb uton.

Beszélő: A Duna-Majna csatorna építése Lajos, bajor király uralkodása alatt, 1846-ban fejeződött be.

1974. A Duna-Majna-Rajna csatorna építése befejező szakaszához érkezett. Az első szakasz a Majna csatornázás, a második az elavult Lajos csatorna mentén épülő összekötő csatorna, a harmadik: a Duna csatornázása. A Majna csatornázása befejeződött, a Duna csatornázását jelenleg végzik. A legnagyobb munka: az összekötő csatorna építése. A Majna és a Duna közötti 171 km hosszú szakasz 175 méteres szintkülönbségén 15 zsilip segítségével emelik át a hajókat. A Bamberg és Nürnberg közötti szakasz építését 1972-ben fejezték be. A Rajna-Majna felől érkező hajók jelenleg Nürnbergig közlekedhetnek. A Német Szövetségi Köztársaság legfiatalabb kikötője: Nürnberg. A kikötőn túl, Nürnberg déli részén már építik a Duna felé vezető csatornát.

Ott, ahol a Bamberg és Nürnberg közötti szakasz a Regnitz folyót keresztezi, amelyen egykor Széchenyi Ödön hajózott, - felépült a 350 m hosszú "Trogbrücke" a "csatorna-híd". 1500 tonnás hajókat is elbir ez a hidra emelt csatorna, amely napjaink egyik jelentős mérnöki alkotása. Ha elkészül a Nürnberg és Regensburg közötti szakasz, a Duna, Majna, és a Rajna összekapcsolásával a Fekete-tengertől az Északi

tengerig 3500 km hosszú biztonságos víziut nyílik meg, amely Európa jelentős ipari és mezőgazdasági területeit fogja érinteni. Ez a víziut alapos, szakszerű felkészülés esetén a parti államok gazdasági életében jelentős fellendülést hozhat. Ezt bizonyítja az európai viszonyokra általános érvényűnek tekinthető számítás, amely szerint a viziszállítás a vasuti szállításhoz háromszor, a közúti szállításhoz öt és félszer olcsóbb.

Német
igazgató:

Mint a világ valamennyi vasútja, a Német Szövetségi Vasút sem nézi jó szemmel a csatornákat. Azon az állásponton vagyunk, hogy ne egymás ellen, hanem egymással, tehát közösen dolgozzunk és szervezzük meg a lehető legjobb közlekedési feltételeket a közlekedési ág együttműködésével.

Francia
főtitkár:

Ugy vélem, hogy ez az áru, amely kikötőben van, egy napon majd igénybe veheti a víziutat a Majnán és az Európa csatornán át, egészen a Dunáig. Ezek a hajók, amelyeket itt látnak, alkalmasak lesznek erre a célra.

Beszélő:

Az igen fejlett belső víziut hálózattal és hajóparkkal rendelkező francia hajózás részére döntő, hogy hajói Párizsból, a Vogézeken át eljuthassanak Strassbourgba, a Rajnához

vezető csatornáig. Ezért, már 1968-ban megépítették az Európában egyedülálló hajófelvonót, amely a hajókat - teljes terheléssel együtt - 50 méterre süllyeszti le vagy emeli fel.

Francia
főtitkár:

Franciaországnak már évek óta flottája van a Dunán, amelyet továbbfejlesztünk a rajnai francia flottával együtt. Megegyezésre kellene jutnunk mindazokkal, akik a Dunán hajóznak, hogy harmonikus együttműködésben használhassuk fel a rajnai és dunai flottákat. Hiszem, hogy ennek a nagy víziutnak a megnyitása fejleszteni fogja a gazdasági kapcsolatokat az Önök országa és a miénk között.

Jugoszláv
igazgató

Mi ezt a vízrendszert 1947-ben kezdtük tervezni. A Vaskapu vízlépcső lehetővé tette, hogy a hajózás ezen a részen is akadály nélkül összecsatlakozást biztosít, és összekapcsolja a német rendszerrel és a magyar-jugoszláv és román, valamint bolgár víziutakkal is. Ez lehetővé teszi, hogy egész Rotterdamból egészen a Fekete-tengerig akadály nélkül hajózni is lehet.

Német

A Rajna-Majna-Duna víziut nemcsak a közlekedés, hanem az energia- és vízgazdaság szempontjából is fontos. Energiagazdasági jelentősége abban áll, hogy a vízlépcsőknél erőműveket építenek, a vízgazdasági pedig abban, hogy vizet ad az ipar, a mezőgazdaság számára és hűtővizet az atomerőműveknek.

- Beszélő: Rengensburg nyugati vizlépcsőjének építkezését látjuk. A hajók ma még csak Rengensburg tulsó, keleti széléig közlekedhetnek. Parancsnok ur, a magyarországi Dunaszakaszon végeznek hasonló munkálatokat?
- Hajó-
parancsnok: Hasonló munkát Magyarországon még nem végeznek, A hajózás különösen a magyar-csehszlovák gázlós Dunaszakaszon igen nehéz. Itt a hajózást csak folyamatos kotrással tudják biztosítani. Kétségtelen vizügyi szerveink ezen a területen igen jelentős munkát végeznek.
- Geodáta: A csehszlovák és magyar közös folyami igazgatóság megbízásából folyamszabályozási célokat szolgáló geodéziai felméréseket végzünk csehszlovák - magyar Dunaszakaszon. 1968-ban a hajózás szempontjából a legkritikusabb Dunaszakasz javítására Magyarország és Csehszlovákia létrehozta a közös Folyami Igazgatóságot. A Folyami Igazgatóság megrendelte vállalatunknál a budapesti Geodézia és Térképészeti Vállalatnál az említett szakasz állapotfelvételét. A szóbanforgó részről csak nagy méretarányú térkép állt rendelkezésre. Ez elavult, a mai követelményeket nem elégíti ki. Az új, korszerű hajóutak megtervezéséhez megbízható geodéziai felmérések szükségesek. A gyökeres megoldás a Duna csatornázása, a magyar-csehszlovák közös munkával megépítendő nagymarosi és gabcsikovói vizlépcső elkészítése lenne, amelynek segítségével mindig megbízható víziutat nyernénk. De hát ez nyilván sok pénzbe kerül.

Beszélő: Ennek ellenére csehszlovák barátainkkal előbb vagy utóbb meg kell építenünk a Gabcsikó-nagymarosi vízlépcsőrendszert, ha élni kívánunk az országaink kedvező, központi földrajzi helyzetéből adódó előnyökkel, - tekintve, hogy a magyar-csehszlovák Dunaköz a 3500 km hosszú "Európa víziút" közepére, felezőpontjára esik. Ezen kívül a gabcsikó-nagymarosi vízlépcsőknél termelt igen olcsó elektromos energia is jelentős mértékben segítené mindkét ország iparának fejlődését. A korszerű víziúthoz természetesen korszerű hajópark is szükséges. Ennek kiépítéséről ad tájékoztatást a MAHART vezérigazgatója: Kovács István.

Kovács, MAHART 1965-ben elkészítettük az első új típusú vezérigazgató vontatót uszályunkat és továbbfejlesztett egységét, a Kőszeg önjáró hajót, amely 1600 tonna hordképességével, ma a magyar hajózás egyik legmodernebb egysége. Az új hajó fő méreteinek kialakításánál már figyelembe vettük az Európa Gazdasági Bizottság javaslatát, amelynek alapján új egységeink alkalmasak lesznek a Duna-Majna-Rajna csatornán való hajózásra.

Beszélő: Ehhez azonban szükséges, hogy a Duna-Majna-Rajna csatorna használatával kapcsolatos jogi kérdések rendeződjenek.

Német: A Rajna-Duna víziút nemzetközi jelentőségét tekintve azt szeretnénk, hogy nemzetközi közlekedésgazdasági feladatait az összes illetékes ország javára surlódásmentesen érvényesítse és ezért megnyitása előtt a Rajna- és a Dunamenti államok között meg-egyezés szülessen azokról a feltételekről, amelyek mellett kölcsönös jogokkal és elő-nyökkel az érintett országok egymás vizein hajózhatnak.

Beszélő: Ezeknek a feltételeknek a tisztázása annál is inkább szükséges, mivel a 3500 km hosszú víziútvonalnak több mint a fele szocialista országokon vezet keresztül. A Duna-Majna-Rajna esatorna használatával kapcsolatos bizonytalanság természetesen a magyar hajózás felkészülését is nagyban érinti.

Németi Ami Magyarországot illeti, reméljük, hogy ugyanugy mint vele szomszédos országok: Románia és Jugoszlávia növelni fogja áruforgalmát a Szövetségi Köztársasággal és Magyarország is igénybe veszi majd azt a lehetőséget, hogy az Északi-Tengert, illetve az Atlanti Óceánt is a legrövidebb úton érje el, a Rajna-Majna-Duna víziút segítségével. Ezenkívül éppen a Magyar Népköztársaságot kötik történelmi hagyományok a Rajna-Majna-Duna víziúthoz.

Az Alduna szabályozásakor Magyarország jelentős folyamszabályozási tettet hajtott végre, amely hozzájárult, hogy a XX. század végén a Rajna-Majna-Duna víziút összeurópai víziúttá válhasson. Magyar férfi volt az, aki a magyar Dunának a nyugattal való összekötését már a gyakorlatban is megvalósította. Gróf Széchenyi, a párizsi világkiállításra hajón utazott, ezzel Kelet- és Nyugat-Európa kapcsolatának fontosságát demonstrálta.

Beszélő: Biztosítani kell tehát a kontingensünket átszelő "Európa" víziúton a szabad hajózást, mivel ennek révén új kereskedelmi utat elősegíti majd a kelet- és a nyugat-európai államok közötti gazdasági kapcsolatokat.

Német: Szeretném remélni, hogy az erre vonatkozó tárgyalások minél előbb megkezdődhetnek, hiszen ismeretes, hogy a nemzetközi tárgyalások hosszadalmasak és nehezek. Nekünk pedig már csak 10 évünk van hátra a Rajna-Majna-Duna víziút megnyitásáig!

Széchenyi
Ödön Vajha kormányunk, vagy közlekedési társulataink közösen a többi kormányok, illetőleg társulatokkal a poppant horderejű közlekedési utat felhasználnák a kereskedelem, ipar és nemzeti jólét gyarapítására, s előmozdítására.

Budapest, 1867. szeptember 7.

- Breznjev: Nyíltan kimondom: a szovjet népnek, és vele együtt vezetőinek nem volt könnyű megnyitni kapcsolatainknak ezt az új fejezetét. Az Önök országához fűződő kapcsolatokban azért tudtak tultenni magunkat a multon, mert nem akarjuk annak visszatérését. A nukleáris korszakban a békepolitikának nincs alternatívája. Hiszek abban, hogy a békés egymás mellett élésen kívül nincs más alap, amelyen fenn lehetne tartani a kapcsolatot országaink között. A multba kell tünnie annak az Európának, amely nem egyszer volt embermilliók pusztulását okozó agresszív háboruk tüzfészke.
- Dégen: Távlati terveinkben a Tisza, a Fekete-tengert az Északi tengerrel összekötő, nagy hajózásra alkalmas "Európa viziuthoz" csatlakozik majd, s így hazánk keleti térségei is bekapcsolódhatnak földrészünk viziutrendszerének vérkeringésébe.
- Fock: Dégen elvtárs szavaiival teljes mértékben egyetérték. Vele együtt azt remélem, hogy a csongrádi-vizilépcső építkezéseinek megindítását, én mint a mostani magyar miniszterelnök még ~~tudomás~~ tudnám üdvözölni, hát mint ember viszont örülnék annak, hogyha meghivnának, amikor az avatásra sor kerül.
- Széchenyi István Magatokban hevernek a valódi arany és ezüstbányák, munkátlanul, megnyitátlanul. Merjetez nagyok lenni!