

## SZÉCHENYI KÖZLEKEDÉSPOLITIKÁJA ÉS HATÁSA A MAGYAR KÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSÉRE

CZÉRE BÉLA\*

A KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYOK DOKTORA

SZÉCHENYI Istvánt a történelem úgy tartja számon, mint a 19. század húszas éveiben megindult reformmozgalom kezdeményezőjét, vezető alakját. Ő, aki „polgári létet” kívánt teremteni az elmaradott, feudális Magyarország lakosainak, aki a gazdagodás és művelődés útjára akarta vezetni nemzetét, korán felismerte és reform-célkitűzéseinek legfontosabbjai közé állította a közlekedés fejlesztését.

„Amikor a politika terére léptem, Magyarország sírkerthez hasonlított, ahol minden aluszik” — írta egyik levélben SZÉCHENYI. Ez a megállapítása teljes mértékben találó a korabeli hazai közlekedési viszonyokra is.

Magyarország közúthálózata a múlt század elején mennyiségileg is, minőségileg is messze elmaradt nemcsak a nyugati országok fejlődésétől, hanem már a hazai igényektől is. 1790-ben, amikor az országgyűlés tanulmányoztatta az utügyek helyzetét, hazánk mai területén mindössze 700 km hosszú úthálózat volt, amely 1850-ig csupán 1770 km-re nőtt. De az egész ország területén is alig haladta meg a hálózat hossza a 4000 km-t és 26 megye területén egyáltalán nem vezetett kiépített közút.

Még rosszabb volt a helyzet az utak minőségét illetően. Az útépités és fenntartás egyedüli anyagi alapját a jobbágyok közmunkakötelezettsége, a robot képezte. Hiányzott az utügyek szakszerű vezetése is, a megyei önkormányzat pedig lehetővé tette, hogy a vármegyék a helyi érdekeket helyezték előtérbe; e miatt az országos és nemzetközi jelentőségű utak kiépítettsége és állapota erősen szakaszos jelleget mutatott. Az utak nagy része primitív, alap nélküli kavicsolt út volt. Súlyosbította a helyzetet az állandó hidak hiánya is; a nagyobb folyókon át általában csak révátelések tették lehetővé a forgalmat.

Az ország peremvidékein — ahol az útépitéshez a kőanyag rendelkezésre állott — ha kevés számban is, voltak jó utak, mint pl. Horvátország területén a 18. század végén épített József-út és Karolina-út, valamint a 19. század első évtizedeiben épült Lujza-út, amelyek a tengeri forgalom kiszolgálására létesültek. Az ország sík vidékein, különösen az Alföldön azonban a meglévő utak sem voltak mindig használhatók, a Duna—Tisza közén pedig még a múlt század közepén sem vezetett kiépített közút.

\*Dr. CZÉRE BÉLA, 1055 Budapest, Bajcsy-Zsilinszky u. 74

Számos adat — így SZÉCHENYI éles kritikája is az 1830-ban megjelent Hitel-ben — tanúskodik a korabeli közúti közlekedés viszontagságairól. Feljegyezték pl., hogy a hadsereg szekereszei 1813-ban a magyarországi utakon naponta átlagosan mintegy 15 km-nyi utat tudtak csak megtenni. A közforgalmú személyszállítást és kisebb részben az áruszállítást abban az időben nálunk is a posta bonyolította le, — ritka járatai azonban eléggé megbízhatatlanok, s e mellett meglehetősen drágák és lassúak is voltak.

A közúti közlekedés mellett az ország közlekedésében a folyami hajózás jelentős szerepet töltött be. Egyik fő iránya Ausztria—Magyarország, a másik Erdély—Horvátország volt. Az Alföld gabonája, Máramaros sója, a kender, dohány, gyapjú és más áruk a Duna és a Tisza, illetőleg a Maros, Száva és Kulpa természetes víziútjain jutottak el rendeltetési helyükre.

A hajókat az ősi módszerrel továbbították: völgyemenetben ereszkedéssel, úsztatással, hegymenetben pedig emberekkel vagy lovakkal vontatták. Az utazás időtartama és biztonsága nagy mértékben függött az időjárástól, az évszaktól. Az elhanyagolt, szabályozatlan folyók gyakran kiöntöttek és inkább közlekedési akadályul, mint közlekedő útként szolgáltak. A vizek partjai sok helyen alig voltak hozzáférhetőek, a kiépített kikötők is hiányoztak.

A dunai hajóút jobb kihasználásának, a nemzetközi kereskedelem kiterjesztésének délen fizikai akadálya volt: a Vaskapu szirtjei jórészt elzárták a keleti országokkal az összeköttetést. A Tisza ebben az időben még teljesen szabályozatlan, a korábban megépített Béga- és Ferenc-csatorna pedig rövid idő múltán teljesen elhanyagolt állapotba került.

SZÉCHENYI, amikor a közélet porondjára lépett, ilyennek ismerte meg Magyarország közlekedését; mindez éles ellentétben állott tapasztalataival, amelyeket 1815—17-ben, majd 1822-től Európa országaiban tett utazásai során szerzett. Hiszen a 18. század végén megindult nagy út- és hídépítések alaposan átformálták az európai közúti közlekedést, az angol gyorspostakocsiknak már napi 70—80 km volt a teljesítményük. Amerika után Európa belvizein is megjelentek a gőzhajók, a lóvasutak már bevált közlekedési eszközök voltak, s a gőzmozdony is túljutott a kezdeti próbálkozások időszakán. Mindez: az ipari forradalom nyomán kibontakozó közlekedési forradalom szele azonban még alig érintette meg hazánkat.

Pedig a 19. század fordulóján a magyarországi áruforgalom is élénkülni kezdett: a háborús viszonyok közt megnőtt a kereslet a magyar mezőgazdasági termékek iránt. Ehhez járult, hogy a Napóleon-féle kontinentális zárlat miatt a keleti fűszerkereskedelem is szárazföldi útra kényszerült, — Magyarországon keresztül. Ennek nyomán a kereskedelmi tőke megerősödött, kezdetét vette a manufaktúrák, ipar üzemek alapítása, megindult a hazai ipari tőke kialakulása. A termelés és a kereskedelem növekedése viszont egyre jobban ellentétbe került a közlekedés elmaradott állapotával.

Mindezt látva és értékelve írta SZÉCHENYI a Hitel-ben: „A jó közlekedés

előfeltétele a kultúra felvirágzásának”; majd ugyancsak 1830-ban, aldunai hajóútján: „Magyarország felemelkedésére csak három eszköz van: nemzetiség, közlekedés és végre más nemzetekkel való kereskedelmi összekapcsolás...”

E felismerések szellemében, hatalmas tettvágytól sarkallva lett SZÉCHENYI a reformkorszak közlekedéspolitikájának legnagyobb hatású kezdeményezője és irányítója. Közlekedéspolitikájának, gyakorlati közlekedésfejlesztési programjának részletei az évek múlásával és a külföldi közlekedéstechnika fejlődésének megismerésével formálódtak, módosultak, váltak egyre teljesebbé. Kezdetben reformtörekvései főleg a pest-budai állandó híd építésére, a vízi közlekedés fejlesztésére irányultak, 1830-tól azonban a vasútépítés szükségességét egyre erőteljesebben említi a Hitel-ben, a Világ-ban és a Stádium-ban. A Hitel-ben még a magánvasúti vállalkozás mellett foglal állást, de a Stádium-ban már felveti az államköltségen történő vasútépítés gondolatát. E téren is találó tehát KOSSUTH híres megállapítása Széchenyről: „Ujjait a kor ütőerére tevő, és megértette lüktetéseit...” Ezméi nem az élettől visszahúzódó doktriner gondolatai voltak, hanem a gyakorlat küzdelmeinek tapasztalatain érlelt célkitűzések. „A tett az első, a szó a második... Legyünk igaz hazafiak nem annyira szájjal, mint inkább vállal”... — írta 1831-ben a Világ-ban. Ez a mély meggyőződés vezette egész életútján és gyakorlati közlekedési alkotásaiban is, amelyeknek akár csak rövid áttekintése is csodálattal töltötte és tölti el az utókor emberét.

SZÉCHENYI életművének egyik legnagyobb alkotása — és egyben talán a legkifejezőbb szimbóluma is — a Lánchíd. 1849-ben történt megnyitásáig Budát és Pestet csak egy 42 úszó egységből álló hajóhíd kötötte össze a Nagyhíd utca (jelenleg a Deák Ferenc utca) irányában, amelyen az egyébként is lassú és nehézkes forgalom télen hónapokig szünetelt. Széchenyi már 1821-ben felvetette az állandó jellegű Duna-híd megépítését, amelyet nemcsak az ország szívének fejlődése, hanem a keleti és nyugati országrészek összekapcsolása szempontjából is létfontosságúnak tartott. De csak az 1836: XXVI. törvény-cikk teremtette meg kemény közéleti küzdelmek után a híd megépítésének társadalmi-gazdasági feltételeit, így azt, hogy a hídvám megfizetése alól a nemesség nem mentesít. SZÉCHENYI fáradhatatlan szervező munkájának eredményeként a következő évben SINA bankár vezetésével megalakult a Lánchíd Rt., amely — William Tierney CLARK tervei alapján, Adam CLARK vezetésével — igen sok nehézség közepette 1840—49 közt a hidat felépítette. Méltán írta KOSSUTH 1842. augusztus 24-én, amikor a Lánchíd alapkövét letették, hogy „A híd nem hypothézis többé... ma tették le a legelső követ a polgári egyenlőségnek”. Ő javasolta, hogy a hidat Széchenyről nevezzék el, arról a férfiről, aki közel három évtizedes küzdelmei után, végül is, sohasem mehetett át a kész hídon.

A dunai gőzhajózás kialakulását a 19. század első évtizedeiben több, lényegében sikertelen próbálkozás előzte meg. Az első gyakorlati sikert a

Dunán BERNHARD Antal érte el „Carolina” nevű gőzhajójával, amelyet 1816—17-ben épített. De sem ő, sem követője, a francia St. LEON, aki a „Duna” nevű gőzhajót építette meg 1818-ban, nem tudott gazdaságilag életképes vállalkozást létrehozni. SZÉCHENYI kitartó fáradozásának, a maradiság elleni küzdelmének nagy szerepe volt abban, hogy az Első Dunagőzhajózási Társaság „Franz I.” nevű gőzhajójával 1831. február 1-én végül is megindulhatott a menetrendszerű hajózás a Dunán. Az ő kezdeményezésére építették meg 1836-ban az óbudai szigeten a társaság téli kikötőjét és javítóműhelyét, amely megvetette alapját a később nagyra fejlődött Óbudai Hajógyárnak.

SZÉCHENYI 1830-ban a „Desdemona” nevű kis evezős fahajóval végigutazott a Dunán, hogy személyes tapasztalatokat szerezzen a hajózási viszonyokról, az aldunai hajózás megteremtésének lehetőségeiről. A zuhatagi szakasz rendezését — híres vízépítő mérnökünk, VÁSÁRHELYI Pál nemzetközileg is elismerést aratott felmérése és tervei alapján — a következő években valósították meg; 1834-ben már áthaladhatott az első gőzhajó a Vaskapun. A sok küzdelemmel, csekély anyagi támogatás mellett folyt munka alapját képezte a század végén, 1896-ban megvalósult nagyszabású Alduna-szabályozásnak, amely a hajózás akadályait végleg elhárította.

1833—37 közt történt — ugyancsak VÁSÁRHELYI Pál tervei alapján — a Kazán-szorosban a korszak legnagyobb jelentőségű útépitése. Célja az volt, hogy magas vízállás mellett is lehetővé váljék a partról való hajóvontatás, illetőleg, hogy az árut szekerekre rakva is továbbítani lehessen a zuhatagi szakasz partján, ha az alacsony vízállás ezt szükségessé teszi. Kezdeményezőjéről nevezte el a hálás utókor „Széchenyi út”-nak.

Az aldunai munkák Széchenyi alapvető közlekedéspolitikai célkitűzéseit szolgálták. „Folyónk — írta — beltengerbe ömlik — mégis alkalmas a nyílt tenger elérésére. Éppen ezért kell a Dunát a Fekete-tengerig ... nyűgeitől megszabadítva hajózhatóvá tenni.”

SZÉCHENYI nevéhez fűződik a balatoni gőzhajózás megteremtése is. 1846-ban megjelent „Balatoni gőzhajózás” c. röpiratával szállt síkra azért, hogy a hajózás révén az egész Balaton környékének élete fellendüljön. Kezdeményezésére megalakult a Balatoni Gőzhajózási Társaság, amelynek első hajóját, a „Kisfaludy”-t 1846. szeptember 21-én bocsátották vízre.

Magyarországon a múlt század harmincas éveiben fordult a közvélemény nagyobb érdeklődéssel a vasútügy kérdései felé, amikor az 1830-ban megnyílt Liverpool—Manchesteri Vasút végleg bebizonyította már a gőzüzem fölényét.

Ezt megelőzően a vasút gondolatának kevés előzménye volt hazánkban. Az első gyakorlati próbálkozás az 1827-ben megnyílt és háromnegyed év után műszaki és gazdasági okokból megbukott pest-kőbányai lóvontatású ún. „lebegő vasút” volt, amely a későbbi függővasutak kezdetleges őséneke tekintendő. Balsikerének minden bizonnyal szerepe volt abban, hogy ezt követően hazánkban 12 évig kellett az első és egyetlen távolsági közforgalmú konvencio-

nális lóvasút, a pozsony—nagyszombati lóvasút első szakaszának megnyitására várni. Jellemző, hogy ennek a 49,5 km hosszú volnálnak kiépítése 9 évig tartott és 1846-ra lett készen, abban az évben, amikor már az első gőzüzemű vasút, a pest—váci vasút is megnyílt hazánkban.

A pest—kőbányai lebegővasút bukása után SZÉCHENYI, aki a részvényjegyzők közé tartozott, ezt írta: „... a próba, ha nem sikerül is, nem árt, de én azt hiszem, ha sokat próbálgatunk, mi nem sikerül, az többé nem lesz próba, hanem lesz tétova; ez pedig már árt, útját vágja a helyes vállalatnak is”...

A hazai tőkeszegénység és maradiság légkörében a kudarctól való félelme, a kipróbált, legfejlettebb külföldi megoldásokhoz, a tőkeerős vállalkozókhoz való ragaszkodása vezette nyilvánvalóan SZÉCHENYIT a jobb és balparti vasút híressé vált vitájában is, amikor az osztrák Sina-pénzcsoport Duna-jobbparti tervét támogatta, szemben a SZITÁNYI ULLMANN Móric által vezetett Magyar Középponti Vasút Duna-balparti tervével. A Pest-Budát Béccsel összekötő vonal építésének engedélyét az országgyűlés többségének támogatásával végül a magyar tőkés csoport kapta meg, amiben szerepe volt az 1840—41. évi pénzügyi válságnak és SINA visszalépésének a magyarországi vasútépítésektől.

Személyes alulmaradása az első gőzüzemű vasút vonalvezetése ügyében azonban nem csökkentette SZÉCHENYI érdeklődését a vasút iránt, még kevésbé meggyőződését a kor e hatalmas jelentőségű technikai vívmányának jövőjéről. De megerősítette azt a felfogását, hogy az ország közlekedésének fejlesztéséhez egységes tervre és egységes irányításra van szükség.

Amikor 1845-ben az osztrák kormány elhatározta, hogy a Helytartótanácsban közlekedési bizottságot létesít, ennek vezetésére SZÉCHENYIT kérték fel. Ő — noha népszerűsége a kormányhivatal elfogadásával a reformellenzék körében sokat csökken — vállalta a megbízást, így remélve közlekedéspolitikai elgondolásainak könnyebb megvalósítását.

Legsürgősebb feladatának ekkor a Tisza szabályozását tekintette. 1845-ben VÁSÁRHELYI Pál már elkészült a részletes tervekkel, amelyek a külföldi szakkörök csodálatát is kiérdemelték. SZÉCHENYI az árvédelmi munkákon túl a tiszai gőzhajózás megteremtését is célul tűzte ki. VÁSÁRHELYI 1846-ban bekövetkezett hirtelen halála ellenére 1848 elején már arról számolhatott be, hogy „a megmentett ártér harmadfél millió holdat meghalad”. A Tisza-szabályozás Európában páratlan méretű munkája: két és fél millió hektár ármentesítése a későbbiekben a Széchenyi által kijelölt úton valósult meg.

Az 1840-es években már igen sok, egymástól független vasútépítési terv és más közlekedésfejlesztési elgondolás merült fel az országban. SZÉCHENYI új pozíciójában világosan látta, hogy a közlekedés céltudatos fejlesztése érdekében egységes koncepcióra van szükség. Ezért munkatársaival — többek közt KOVÁCS Lajossal és CLARK Ádámmal — hozzáfogott az egész magyar közlekedésügy fejlesztésére irányuló program kidolgozásához. A munka 1848-ban

jelent meg „Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről” címmel és nemzetközi mértékkel mérve is a korszak egyik legnagyobb hatású és legmagasabb színvonalú közlekedéspolitikai tanulmányának bizonyult: summázata SZÉCHENYI sok évtizedes tanulmányainak, gyakorlati közlekedésfejlesztési tapasztalatainak, tartalmazva kora szinte minden, a közlekedéspolitika terén felszínre került haladó elvét és gondolatát.

A „Javaslat” szerves rendszerbe foglalta az ország teljes közlekedési hálózatát, a kiépítendő vasútvonalakat éppúgy, mint a közúthálózat és a víziúthálózat fejlesztését. Mai terminológiával azt mondhatnánk, hogy SZÉCHENYI komplex közlekedésfejlesztési tervet tárt az ország közvéleménye elé és művének ez a komplexitása magyarázza elsősorban nagy sikerét, messze kisugárzó hatását az utókorra.

A „Javaslat” kitűnik alaposágával is: az elvi fejezetek mellett részletes gazdasági számításokat is bemutatva elemzi a javasolt közlekedő utak várható társadalmi-gazdasági hatásait.

A „Javaslat” célját SZÉCHENYI igen határozottan megvilágítja, amikor elvként szögezi le, hogy „ezenkívül semminemű közlekedési eszközt, amely közhasználatra szolgálendő — legyen az vaspálya, vízpítmény a folyókon, csatorna vagy kőút — kiállítani ne lehessen az ország által e célra föllállított hatóság tudta s beleszólása nélkül”. Kimondja, hogy a fő vasútvonalak vezetését nem lehet „vállalkozók önkényére bízni”, mert „... ettől függ a vasutak használhatósága terményeinkre nézve”.

Hangsúlyozza, hogy a közlekedésnek ipart és kereskedelmet teremtő ereje van, de a hazai közlekedésnek az ország természetes adottságaihoz, tehát nagy mértékben a mezőgazdaság érdekeihez kell igazodnia. Külföldön kezdetben a vasutak fő jövedelmi forrásának a személyforgalmat tekintették; SZÉCHENYI azonban felismerte, hogy a vasutak fő tevékenysége, igazi bevételi forrása az áruforgalom lesz. Ebből vonta le azt a fontos következtetést, hogy a vonalak kiépítésénél minden felesleges kerülőt mellőzni kell, minthogy az növeli a szállítási távolságot és költséget.

Bírálja a „Javaslat” a kamatbiztosítással támogatott, magántőkével történő vasútépítés rendszerét és teljesen az államköltségen történő vasútépítés elvére helyezkedik. Az államvasúti rendszert — mint a legolcsóbb szállítást biztosító rendszert — azért is döntően fontosnak tartja, mert „előre biztosan nem lehet tudni, minő érdekeket érint, alakulásokat teremt nálunk a vasúrendszer, s míg ez kifejlenék, mindenesetre szükséges, hogy az ország teljesen megóvja intézkedési jogát minden idegen befolyástól”...

Ezzel szoros összefüggésben — helyesen és előrelátóan felismerve a tarifapolitika nagy gazdasági jelentőségét — határozottan állást foglal a díj-szabások állami szabályozásának elve mellett.

Ami az egyes közlekedési ágazatokat illeti, a „Javaslat” a vasútnak szánja a fő szerepet, mert „a közlekedési eszközök között a vaspálya a leg-

célszerűbb arra, hogy a nemzeti kereskedelem tökéletesítésének alapjául tétessék”...

A közlekedési hálózat kiépítésének sarkalatos alapelve, hogy közép-pontja Buda-Pest, az ország fővárosa és egyben egyetlen nagy ipari és kereskedelmi központja. Széchenyi terve szerint a fő vonalaknak a fővárosból sugarasan kell kiindulni és szétágazni az egész országban úgy, hogy „azok hazánkat világkapcsolatba juttassák és a jótéteményt lehetőleg az egész országra árásszák”. Ez felelt meg egyébként SZÉCHENYI nemzetiségi politikájának is, mert ily módon kívánta a nemzetiségi területeket az ország fővárosához kapcsolni.

A „Javaslat”-ban szereplő vasúthálózati terv összesen 12 vonal: 4 fővonal, 4 mellékvonal és 4 szárnyvonal kiépítését tartalmazza, figyelembe véve a már kiépült vonalszakaszokat is. Ily módon összesen 1884 km hosszúságú vasútvonal kiépítését javasolja.

A 4 fővonal, Buda-Pestről kiindulva a következő:

1. a Duna bal partján, Pozsonyon át az osztrák „Nordbahn”-ig,
2. Székesfehérváron át a Balaton déli partján, Károlyvároson keresztül Fiuméig,
3. Szolnokon át Aradig (a jövőben kapcsolat Erdélyen át kelet felé),
4. Miskolcon át Kassáig (a jövőben kapcsolat Galícia felé).

A 4 mellékvonal a fővonalakból ágazik ki, és pedíg a pest—aradi fővonalból a szolnok—debrecen—szatmárnémeti vonal, valamint a cegléd—kecskemét—szegedi vonal. A másik két mellékvonal a fiumei fővonallal biztosítaná az összeköttetést, egyfelől Sopronból Vas és Zala megyén át, másfelől Mohácsról Pécsen át. Utóbbi valósítaná meg a folyami szállítás kapcsolatát a vasúthoz, oly módon, hogy az áruk a dunai víziútról Mohácson átrakva vasúton jutnának el a tengeri kikötőhöz.

A 4 szárnyvonal egyes nagyobb városokat kívánt a fővonalak forgalmába bekapcsolni (Arad—Temesvár; Debrecen—Nagyvárad; Miskolc—Tokaj, Szeged—Szabadka).

Ami SZÉCHENYI közúthálózati programját illeti, ennek fő elvei a következők voltak. Közút épüljön:

1. a hegyvidékeken, ahol a kőanyag rendelkezésre áll és a rövidtávú szállítását is figyelembe véve az útépités olcsóbb, mint a vasútépités;
2. olyan helyeken, ahol valamilyen oknál fogva nem épül vasút;
3. ahol a közutak a vasútállomások megközelítése végett szükségesek;
4. az Alföldön csak ott, ahol az útépités már multhatatlanul szükséges, valamint a vasútállomások elérése végett;
5. ahol a rendelkezésre álló közmunka mennyisége azt indokolja.

Az utak vonalvezetését, a hálózat kialakítását illetően szükségesnek tartja, hogy az elsőrendű, ún. sugárutakhoz (vasutak, közutak) a másod- és harmadrendű utak kiegészítő utakként csatlakozzanak, és hogy a természetlenebb

hegyvidékek kapcsolatba kerüljenek a termékenyebb völgyvidékekkel. A centrális, fővárosi központú közlekedési hálózat elvének felel meg az az elgondolása, hogy a felvidéki közutak dél felé, a dunántúliak a Duna felé, a délvidékiek pedig az Alföld felé irányuljanak.

A „Javaslat” a fenti elvek alapján 3962 km elsőrendű út (ún. sugárút), 1601 km másodrendű út (ún. keresztút) és 429 km harmadrendű út (ún. szárnyút), összesen 5992 km hosszú közút építését tartalmazó programot dolgozott ki.

A vízi közlekedés fejlesztése érdekében a „Javaslat” elsősorban a természetes víziutak fejlesztését, szabályozását, a hajózás rendészeti kérdéseit tartja döntő feladatnak, míg a csatornák építésének — okulva a külföldi tapasztalatokon, a vasút megjelenése okozta változásokon — hazai viszonyaink közt kisebb jelentőséget tulajdonít. Ennek megfelelően a főbb tennivalókat a következőkben irányozza elő:

1. a Duna szabályozásának minden erővel való folytatását;
2. a Tisza szabályozását, medrének hajózhatóvá tételét, a hajózó út megrövidítését;
3. a Tisza mellékfolyóinak rendezését (a Szamos és a Maros már hajózható volt, a Bodrog és a Körös pedig csak tutajjal volt járható);
4. A Dráva hajózhatóvá tételét Ó-Légrádig (addig a pontig, ahol a fiumei vasútvonalat érinti);
5. a Vág, Garam, Rába, Lajta, Répce és más kisebb folyók felmérését és tervek készítését a hajózás előmozdítására;
6. a Balatont a Dunával összekötő Sió-csatorna rendezését és hajózhatóvá tételét.

Fontos indítványokat tesz SZÉCHENYI a fentiekben felül egy hajózási törvény megalkotására, a hajózó utak kisajátítására, állandó műszaki szolgálat létrehozására, amely a hajózó utak felügyeletét, a hajózás akadályainak elhárítását, a folyók medrének tisztítását stb. biztosítja.

A Javaslat lényegét SZÉCHENYI mint az első felelős magyar kormány közmunka- és közlekedésügyi minisztere az 1848. évi országgyűlésen rövid törvényjavaslat formájában terjesztette elő, amely azt XXX. törvénycikként törvényerőre emelte és a szükséges költségeket is megszavazta. De a nagyszabású terv realizálását akkor a szabadságharc és az azt követő események megakadályozták.

SZÉCHENYI közlekedési életműve azonban nagy hatást tett az utókorra, eszméi később, a történelmi és gazdasági viszonyok lényeges változásai közepe is tovább éltek, s befolyásolták a magyar közlekedés fejlődését.

Így a centrális hálózat kialakítás koncepciója az egyik olyan eszme, amelynek nagy hatása volt a magyar vasúthálózat későbbi kiépítésére, fővárosunk rohamos fejlődésére, világvárossá alakulására. SZÉCHENYI idejében, a Monarchia viszonyai között és a magyar nemzeti törekvések tükrében ez a



koncepció teljesen egyértelmű volt és történelmileg messzemenően érthető. Hiszen már az 1825—27. évi országgyűlési bizottság javaslatában, majd az 1836: XXV. t.c. csaknem azonos hálózati programjában is a 12, illetve 13 fővonal közül 7-nek a fővárosból kell kiindulnia. Ezzel szemben SZÉCHENYI Javaslatára, nagyon reálisan, csak 4 fővonalat tartalmazott; ennek ellenére a mellék- és szárnyvonallal együtt 29 megyét, 3 kerületet, s ezen belül 30 várost érintett volna. Már az 1848: XXX. t.c. a fővonalak számát 6-ra emelte, az utókor pedig a centrális hálózati elgondolást még inkább eltűzve, illetőleg egyoldalúan valósította meg.

Magyarország történelmileg kialakult 22 vasúti fővonala közül ma 8 közvetlenül, 9 pedig közvetve a fővárosból indul ki, s a sugárirányú fővonalak között csak 5 transzverzális fővonal létesít összeköttetést. Ezzel a magyar vasúthálózat egyedülállóan centralizált lett Európában.

Ha az utókor a tényleg kiépült egyetlen gyűrű mellett a második gyűrűs vonalrendszert is megvalósította volna — aminek gondolata már az első világháború előtt felmerült — akkor hazánk vasúti hálózatának geometriája az ún. pókhálórendszer alakját vette volna fel, amely a korszerű hálózatelmélet tanúsága szerint ugyan beruházási szempontból az egyik legköltségesebb, de a közlekedés lebonyolítása szempontjából az egyik leghatékonyabb forma.

SZÉCHENYINEK — KOSSUTHAL együtt — másik fontos eszméje az államvasúti rendszer és ehhez kapcsolódva a tarifák állami szabályozásának elve. Ismeretes, hogy az abszolutizmus idején osztrák államhatalmi érdekekből néhány évre megvalósított államvasúti rendszert rövidesen felváltotta a magánvasúti rendszer. De a kiegyezés után közvetlenül, 1868-ban már megalakult a Magyar Államvasutak és rövidesen kezdetét vette a magánvasutak államosítása. SZÉCHENYI előrelátását a magánvasutakkal kapcsolatos problémákról a hazai vasúttörténet eseményei messzemenően igazolták. Ezért a magánvasutak államosítása a dualizmus korában nemzeti ügyé vált, amelyet BAROSS GÁBOR, a „vasminiszter” juttatott el a csaknem teljes megvalósulásig, amikor 1891-ben az Osztrák Államvaspálya Társaság, a legnagyobb magyarországi magánvasút vonalait is államosította.

SZÉCHENYI közlekedéspolitikájának talán legnagyobb hatású, máig is erőteljesen ható eszmei öröksége azonban a közlekedés nagy nemzetgazdasági, társadalmi jelentőségének mély felismerése, ennek kapcsán az egységes közlekedési rendszer gondolata, ezen belül pedig az egyes közlekedési ágazatok összehangolt, műszaki és gazdasági alkalmasságuk szerinti fejlesztése. SZÉCHENYI kora óta a közlekedés technikai eszközei és lehetőségei megsokszorozódtak, egymáshoz viszonyított hatékonyságuk is változott — és a tudományos-technikai fejlődéssel a jövőben is változni fog — de az alapeszme: a közlekedés egysége, optimális belső struktúrája talán sohasem volt olyan alapvető követelmény, mint napjainkban, a szocialista tervgazdaság korszakában. Ezért idézte CSANÁDI György akadémikus, akkori közlekedés- és postaügyi minisz-

terünk a közlekedéspolitikai koncepció 1968. évi parlamenti tárgyalásán a nagy előd, Magyarország első nagy közlekedéspolitikusa emlékét és életművének máig is ható alapelveit.

SZÉCHENYI közlekedési életművének szellemi hagyatéka azonban napjainkban arra is kötelez, hogy ne csak a közlekedéspolitika, a közlekedésfejlesztés gyakorlatában, hanem a tudományban is levonjuk a komplex szemlélet tanulságait. Ez egyfelől azt kívánja, hogy a közlekedési ágazatok parciális tudományos problémái mellett a közlekedés egészének problematikáját is műveljük, a közlekedés műszaki tudományos alapjai mellett annak társadalomtudományi, gazdaságtudományi és más elemeit is integráljuk a modern, napjainkban világszerte kibontakozó komplex közlekedéstudományokban. Úgy véljük — sok jeles közlekedéstudományi eredményünk mellett is — még van fejleszteni valónk tudománypolitikánknak ezen a területén.

A SZÉCHENYI személye körüli évszázados vita napjainkban jut nyugvópontra. A szocialista Magyarország történettudománya méltó helyet jelöl ki számára nemzetünk történetében. Régi adósságot törlesztettünk tehát, amikor Nagycenken újjáépítettük a SZÉCHENYI család ősi kastélyát és benne 1973-ban létrehoztuk a Széchenyi István Emlékmúzeumot, amely egész életútjának keretében kiemelten mutatja meg a késői utókornak SZÉCHENYIT, a nagy építőmestert, a magyar közlekedéspolitika megalapozóját. Ma évente mintegy másfélszázezer látogató ismerheti meg itt eszméit és gyakorlati alkotó munkáját, amellyel előbbre vitte hazánk fejlődését, polgári átalakulását és ragyogó példát mutatott a hazaszeretetből, az önzetlen, áldozatos munkából a késői generációknak.

SZÉCHENYI István hatalmas életművére, Akadémiánk alapításának 150. évében, mélységes tisztelettel és csodálattal emlékeznek kezdeményezéseinek mai folytatói.

\*