

BORBÉLY ESZTER:

## Széchenyi közlekedéspolitikája

A XIX. század elején a gazdasági életben fokozatos javulás figyelhető meg, az élőállat, gyapjú, gabonanemű élelműlő piaca a földbirtokos osztály anyagi erejét növeli, biztosítja a reformkor gazdasági előfeltételeit, a nemes anyagi függetlenségét, ellenálló erejét és áldozatkészségét.

A rendelkezésre álló közlekedési eszközök: közötti fuvarozás, vontatóhajózás szűknek bizonyultak a forgalom számára, mely állandóan növekedett. A kivitel és a behozatal két évtized alatt csaknem megkétszereződött anélkül, hogy a közlekedési technika berendezése valamit is fejlődött volna. E körülmény világít rá a közlekedés fejlesztésének szükségességére, ez magyarázza, hogy a kialakuló reformtörekvések sorában a közlekedéspolitika reformja előkelő helyen áll.

Széchenyi még fiatalon tett utazásai közben felfigyelt a közlekedés akkoriban forrásban lévő jelenségeire. A közlekedéstechnika alkotásai gazdasági, társadalmi vonatkozásai nagy hatással vannak képzeletére, s ennek naplójában, leveleiben is kifejezést ad. A nemzet erejének összpontosítása s anyagi jólétének fokozása lebeg szemei előtt. Szomorúan kell tapasztalnia, hogy a Duna mente, és a Tisza vidéke, a hegyvidék és az Alföld lakói nem ismerik egymást és a hegyvidék idegen ajkú lakói az ország szívével és a magyarsággal egyáltalán nem érintkeznek, aminek azután következménye egyrészt, hogy a nemzet egysége szenved csorbát, másrészt, hogy a felföld éhenhal, amikor az Alföld saját zsírjába fullad. Ezért tartja szükségesnek vasutakkal, országutakkal, illetve más közlekedési eszközökkel összekötni az ország különböző vidékeit egymással, s mindegyiket a fővárossal.

Első küzdelmeit azokért az intézményekért vívja, melyek a forgalom anyagi és erkölcsi biztonságának nélkülözhetelen előfeltételei.

Meggyőződése volt, hogy az országos forgalom fellendülésének nyomában fog járni nemcsak a nemzeti vagyonosság gyarapodása, hanem a nemzeti kultúrának a felvirágozása is, és a szellemi élet élénkülése karöltve a személyes érintkezések fokozódásával a nemzetet szétválasztó társadalmi ellentéteket is mérsékelni fogja. Egy az alapgondolat, mely a közlekedési ügyekben vezeteti Széchenyi elméjét egész élete és egész politikai pályafutása során. Ezt a gondolatot gr. Waldstein Jánoshoz 1830 júliusában írott levelében fogalmazza meg:

"Magyarország felemelkedésére csak három eszköz van: nemzetiség, közlekedés és végre más nemzetekkel kereskedési összekapcsolás... Tegyetek mindent,

hogy Buda-Pest megszűnjék egy vak zsák lenni, s ennek elérése végett a Duna vizét hajózásnak és kereskedésnek kinyitni kell."

Véleménye szerint Budapestet az ország gazdasági, társadalmi és politikai központjává kell tenni, a nemzet szellemi és anyagi életének ütőereit innen kell, hogy kiinduljanak. E koncentráció eszközének tekintette a Pestet és Budát összekapcsoló Lánchidat. A korábban meglévő 42 hajóból álló hajóhíd nem volt állandó jellegű, a nagy hidegekben, jégzajlás idején nem üzemelt. Azonban nem csak Pest és Buda, hanem a Duna egész hosszában az ország is két részre különült, mert nem volt állandó híd. E cél megvalósítására kész volt feláldozni egy egész évi jövedelmét, ugyanannyit mint amennyivel az Akadémiát alapította meg pár év múlva. Ez is mutatja, hogy a pallérozottságnak és anyagi jólétnek egyformán emelését tartotta a magyar faj életfeladatának. Budapest egyesítése tette lehetővé és feltétlen szükségessé a közlekedési hálózat centralizációját, enélkül lehetetlennek látszott előtte a magyar modern élet kifejtése, a magyarság megerősítése, felvirágoztatása. Előbb Budapestet kellett egyesíteni, hogy a központosított magyar közlekedési rendszernek gócpontja lehessen.

Széchenynek két átfogó tartalmú közlekedéspolitikai műve van: "Magyarország kiváltságos lakóihoz" intézett röpirata, a másik a "Javaslat" - A magyar közlekedésügy rendezéséről.

Ez utóbbi Magyarország egész közlekedési rendszeréről ad képet. Széchenyi így vall az egységes közlekedési rendszer fontosságáról: "Tisztába kell jönnünk az iránt, hogy a közlekedési ügy elintézése egyáltalán meg nem tűri a töredékes feldolgozást, hanem az egész rendszernek egybevéve kell most legalább fő vonalaiban megállapíttatni: egyedül ezáltal kerülhetjük a vidékek érdekharcára szükségképp fakadó visszavonást."

Széchenyi a fő hangsúlyt a vaspályákra helyezte, mert a közlekedési eszközök között ez a legcélszerűbb arra, hogy a nemzeti kereskedelem felélesztésének alapjául szolgáljon, mert csak a vasút képes biztos, gyors, szakadatlan és olcsó összeköttetésre. Ebből adódik, hogy az ő közlekedési rendszerében a folyamok, országutak, csatornák csak másodrangú szerepet kapnak. A fő vonalak Budapestről indulnak ki, a mellékvonalak meghosszabítását jelentik, s vannak szárnyvonalak, melyek fontos helyek becsatlakozásai a fővonalhoz. A vasútpolitika azon részletkérdései közül melyek Széchenyi működésében jelentékenyebb szerepet játszottak, különösen kettő emelkedik ki: az egyik Budapest-Bécs között tervbe vett vasútvonalról folytatott "jobb-balparti" vita, és a Vukovár-Fiume illetve Budapest-Fiume útirányok vitája.

Ez utóbbinál Széchenyi elképzelése Kossuthéval kerül ellentétbe, s kettőjük összeütközése már gazdasági, politikai kérdéseket is felszínre vetett. Döntő súllyal esik a mérlegbe az a szempont, amit Széchenyi különösen kiemel, hogy a Kossuth által javasolt vukovári vonal egyetlen magyar falucskát sem érintene s kizárólag a kapcsolt részek vasútja lenne, míg az általa indítványozott pest-fiumei, a Dunántúl magyarlakta vidékét, s emellett a kapcsolt részeket is átszelné, másrészről a vukovári vonallal megsemmisítenék a magyar kereskedelem összpontosításának egész rendszere.

Széchenyi felismeri a tengeri hajózás nagy jelentőségét. A Duna volt az egyetlen lehetséges kapcsolat a belföldi és a tengeri hajózás között. Ezt a gondolatot így fogalmazza meg: "Az Alduna hazánk életere, azt kell nyügeitől megszabadítani és a Fekete tengerig hajózhatóvá tenni." E kérdés az országgyűlésen is visszhangra talál, s a nádor 1833-ban Széchenyit bízta meg a munkálatok vezetésével. A munka 1837-re elkészül, s eredményeként az Alduna veszedelmes szakasza magas és közepes vízállásnál is hajózhatóvá válik. A Duna bal partján utat létesít, ha alacsony vízálláskor a hajózás akadályozva lenne legalább a szárazföldi úton való szállítás legyen lehetséges. Ez az út később majd alkotója nevét kapja - Széchenyi út.

A Duna szabályozása, medrének tisztítása a gőzhajózás fejlődésének is előfeltétele volt. Az első gőzhajó az "Argó" 1834 áprilisában haladt át a Vaskapun, s ez Széchenyi erőfeszítésének diadala volt, mely lehetővé tette, hogy a rendszeres gőzhajózás a Duna egész hosszában megindulhasson.

A gőzhajózásért kifejtett munkásságát még életében siker koronázta. Érdeemeinek elismeréséül a Gőzhajózási Társaság egy, az általa létrehozott hajógyárban épült új személyhajót nevez el róla.

Ahhoz, hogy az ország fővárosát a dunai gőzhajózás súlypontjává fejlesztesse, s a hajózás kifejthesse a kívánt hatást a főváros kereskedelmi és ipari fejlődésére, nélkülözhetetlen volt megfelelő kikötők létrehozása. A Dunai Gőzhajózási Társaság Igazgatóságában azt is sikerült kivívnia, hogy a vállalat biztosítsa Pesten egy téli kikötő és egy hajójavító műhely kialakítását.

Pályájának kezdetén a Duna, delelőjén pedig a Tisza volt kedvenc eszméje. A Tiszavölgy problémáival közéleti munkássága során sokszor találkozott. A Tisza szabályozása előtt az Alföld végtelen erek, nádasok területe, melyen mezőgazdasági kultúra alig volt, malária, hideglelés miatt letelepedésre alkalmatlan.

"Hogy lehetett volna bármilyl előbbi gondolatom mint a Tiszavölgy, melyben a legtöbb és legeredetibb magyar lakik, s mely napról napra inkább közelít végpusztulásához."

Politikai működésének alpját tartva szem előtt azt akarja, hogy megmentse a végpusztulástól azt a vidéket, amelynek lakói a magyarság magvát képezik, melynek megsemmisülése az egész magyar elem halálával lenne egyenlő. A mérőláncnak, az ásonak és kapának egészen alárendelt szerepet szán a kivitelben s a hatalmas terv sikerét jogi, társadalmi és közigazgatási reformoktól föltételezi. Úgy gondolkozik, hogy ahol a föld értéke oly csekély, mint általában a Tiszavölgyén, ott az óriási költséggel járó szabályozási munkálatokhoz még csak hozzá fogni is alig lehet. Emelni kell tehát a föld értékét, ami nem történhet másképp, mint jól szervezett, akadálytalan közlekedés, nagyobb fogyasztás és mindenekelőtt birtokszerzési képesség kiterjesztése által, vagyis ugyanazok az intézmények, melyek Magyarország átalakulásának feltételei, feltételei egyszresmind a Tiszavölgy rendezésének.

A szabályozási terveket Vásárhelyi Pál készítette, a munkálatok 1846-ban vették kezdetüket, befejezését azonban Széchenyi már nem érthette meg, s csak a következő nemzedék fejezte be az általa megkezdett úton.

Olyan komplex, távlati közlekedésfejlesztési programot dolgozott ki, mely egy évszázadon át iránytűje volt közlekedésügyünknek, s melynek hatása még ma is érezhető. Célja volt a pusztulásnak indult magyar nép megmentése, a nemzetek sorába méltó helyre állítása.

A dunai víziút felmérése, a Vaskapu hajózhatóvá tételének a megkezdése, a gőzhajózás fejlesztése, a közút, a vasút műszaki, gazdasági jelentősége mellett magában foglalta az országban élő nemzeteket összekötő kapocs szerepét, a közös érdeken alapuló együttműködő kapcsolat teremtésének szándékát, rést ütve a kormányzat Ausztria érdekeit egyoldalúan szolgáló gazdaságpolitikáján.