

HAJDÚ ZOLTÁN

Széchenyi István: a „tervező”*István Széchenyi as planner*•
SZERZŐ:

HAJDÚ ZOLTÁN, tudományos tanácsadó, Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete, 7621 Pécs, Papnövelde u. 22., hajdu@rkk.hu, ORCID: 0000-0003-2055-5962

JEL-kód: Z00

Kulcsszavak: reformkor • közlekedéspolitikai • vasúthálózati koncepció
• főváros-formálás • államépítés

Absztrakt: Széchenyi István (1791–1860) a magyar reform és modernizációs időszak európai ismeretekkel és kitekintéssel bíró személyisége, a magyar reformkor és nemzeti építkezés kezdetének meghatározó alakja volt. Személyes tapasztalatok alapján döbbsent rá Magyarországon szinte mindenre kiterjedő elmaradottságára. Tevékenységében megjelent a nyugaton látott struktúrák, intézmények meghonosításának célja. 1825-ben a pozsonyi országgyűlés alsótábláján (melynek nem volt tagja) kezdeményezte a Magyar Tudós Társaság (később MTA) létrehozását, anyagi alapjainak megteremtését. 1830-tól sorban írta könyveit, melyekben az ország társadalmi, gazdasági, piaci, kulturális modernizációját sürgette. Állami hivatalnokként a legtöbbet az ország közlekedéshálózati koncepciójának kidolgozásával, az Al-Duna és a Tisza-völgy szabályozásával tett a modernizációért.

AUTHOR:

ZOLTÁN HAJDÚ, scientific advisor, Institute for Regional Studies, Centre for Economic and Regional Studies, Papnövelde u. 22., H-7621 Pécs, Hungary, hajdu@rkk.hu, ORCID: 0000-0003-2055-5962

JEL-code: Z00

Keywords: *Reform Era • transportation policy • railway network concept
• capital city development • statesmanship*

Abstract: *István Széchenyi (1791 – 1860) was a prominent figure of the Hungarian Reform Era and national modernisation, possessing a European education and vision, who had a significant role in the early period of the Hungarian reforms and national awakening. His own personal experiences led him to become aware of comprehensive underdevelopment of Hungary. In 1825 he made a proposal for the establishment of a Hungarian Society of Scientists (later the Hungarian Academy of Sciences) in the lower house of the Pozsony Parliament, of which he was not a member. From 1830 onwards he wrote many books in which he urged for the social, economic, market and cultural modernisation of the country. As a civil servant, his most significant contribution to this modernisation process was the preparation of the country's transport network concept, and the regulation of the lower Danube and the Tisza valley.*

BEVEZETÉS

A török kiverése után Magyarországon szükségszerűen megjelent a volt hódoltsági területhez kapcsolódva (mely az ország mintegy felét tette ki) az új berendezkedés szükségessége, annak tervszerű végiggondolása. Kollonics Lipót 1688. évi tervezetétől, annak vitáitól kezdve szinte permanens reformfolyamatban élt az ország. A felvilágosult abszolutizmus időszakában (Mária Terézia, II. József) a reformkezdeményezések és reformdöntések „felülről jöttek”.

Szinte sorsszerű, hogy Széchenyi születése évében, 1791-ben fogadta el az országgyűlés annak a bizottságnak a felállítását (1790-91 évi 61. tc.), melynek az volt a feladata, hogy a kormányzattal közösen dolgozza ki az országos út- és dunai, valamint tiszai csatornahálózat kialakításának javaslatát. Az egységes, elfogadott terv nem jött létre, de helyi kezdeményezések mentén megindultak egyes beruházások, melyeket a kormányzat is támogatott. Elkészült a Ferenc-csatorna, mely javította a Dél-Alföld közlekedési, szállítási viszonyait megépült a Lujza-út, miáltal könnyebbé vált Fiume megközelíthetősége.

A napóleoni háborúk felülírták ezt a reformtörekvést. Csak az 1825-1827. évi országgyűlés tűzte napirendre az 1791-ben kiküldött „regnicolaris deputatio” munkájának folytatását. 1827-ben új bizottságot küldött ki az országgyűlés, három csoportra osztva a közlekedési kérdéseket: országos, törvényhatósági, helyi. Országos tekintetben fokozatosan kialakult a megépítendő 13 „országos közútvonal” elképzelése, mely bázisát képezte az 1836. évi XXV. törvénynek (az Ország közjavát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról), az országos jelentőségű vasútvonalak kijelölésére.

Széchenyi tehát beleszületett, illetve önálló felismerései révén formálójává vált egy modernizációs folyamatnak. Arisztokrata származású családjának anyagi lehetőségei lehetővé tették a kor színvonalán álló neveltetést. 1808-ban öntudatos nemesként (17 éves ekkor) részt vett az utolsó magyar nemesi felkelésben, 1809–1826 között katonai szolgálatot teljesített, részt vett a Napóleon elleni nemzetközi koalíció háborúiban. 1815-től – részben katonaként – többször bejárta Nyugat-Európa fejlett területeit, származása és nyelvtudása révén partnerré vált az európai elit széles körében.

1825-ben a magyar, sőt részben az osztrák birodalmi politikai és gazdasági élet egyik fontos szereplőjévé vált. Még huszártiszti egyenruhában tett a Magyar Tudományos Akadémia létrehozására kezdeményezést („... ha feláll olyan intézet, mely a magyar nyelvet kifejti, mely azzal segíti honosainknak magyar neveltetését, jószágomnak egy évi jövedelmét feláldozom”). Ez az első önálló „intézményalapító” lépése volt, melyen keresztül a Nemzeti Múzeumot alapító apja nyomdokaiba lépett. Az MTA elsődlegesen kinyilvánított célja a magyar nyelv művelése, ápolása, fejlesztése volt, de hatása rövid időn belül sokkal szélesebb körben jelent meg.

Ettől kezdve egész aktív politikai munkásságát Magyarország modernizációs reformjának szentelte (Gergely, 1972). Nem volt olyan kezdeményezése, amely nem a reformot és a modernizációt szolgálta volna. Széchenyi koncepciójában, részben kifejtett tervezeteiben a reform a Habsburg Birodalmon belül, a felvilágosult nemesség vezetésével, fokozatosan, de szisztematikusan valósult volna meg. A modernizáció gerincét részben a modern közlekedési hálózat megteremtése szolgálta felfogásában.

A Széchenyi által megfogalmazott tervek egy része még életében megvalósult, más folyamatokat elindított és megkezdte az átalakítások végrehajtását, s voltak olyanok is, amelyek megrekedtek. A gondolkodó, tervező, cselekvő Széchenyi részesévé vált az egész reformkori Magyarország modernizációs törekvéseinek.

A rövid elemzésben 1848. szeptember 5-ig (a miniszteri poszt elhagyásáig) tekintem át az életmű néhány alapvető elemét, Széchenyi alkotó tevékenységének egyes fontos vonatkozásait. Széchenyi alapvetően nem elméleti beállítottságú, hanem gyakorlatorientált személyiség volt. Tevékenységének alapvető meghatározottsága az volt, hogy a nagy munkák megkezdése előtt szinte minden esetben a saját szemével a helyszínen győződött meg a „dolgok állásáról”.

Mai fogalmaink szerint Széchenyi egyszerre volt projektgeneráló és projektmanager, koncepció- és stratégiaalkotó regionális gondolkodó, ágazati tervező és természetátalakító stb., s lehetne még tovább sorolni munkásságának mai értelmezhetőségi köreit.¹

A Széchenyi által megfogalmazott tervek egy része még életében megvalósult, más folyamatokat elindított és megkezdte az átalakítások végrehajtását, s voltak olyanok is, amelyek megrekedtek. A gondolkodó, tervező, cselekvő Széchenyi részesévé vált az egész reformkori Magyarország modernizációs törekvéseinek.

A MAGÁNEMBER, A POLITIKUS, A VÁLLALKOZÓ, A HIVATALNOK

A gazdag arisztokrata beleszületett a korszak társadalmi, politikai struktúrába, de 1825-től magánemberként már a fennálló viszonyok változtatásáról hozott személyes döntést (Falk, 1868). Születésénél fogva, főnemesi pozíciójában a korabeli országgyűlésben a felsőtábla tagjaként természetes módon kapcsolódhatott be a politikai életbe, de ő az alsótábla keretei között is akart politizálni, illetve cselekedni. Tisztában volt azzal, hogy sok tekintetben kilépett az arisztokrácia keretei közül, magánemberi konfliktusainak egy része ebből származott.

A politikus Széchenyi politikai tevékenységének eredményességét ifjabb gróf Andrássy Gyula fogalmazta meg a leginkább átfogóan: „Széchenyi politikai pályája nem volt győzedelmes. Sohasem volt a nemzet politikai vezére. Előbb Wesselényi, azután Deák, majd Kosuth, újra Deák befolyása vált döntővé, sohasem az övé” (Andrássy, 1912, 173.). A politikai

döntéseikor magánemberi habitusa folyamatosan megjelent, nehéz döntési helyzetekben gyakran előjöttek belső kételyei (Velkey, 2010).

A *vállalkozó* Széchenyi saját birtokainak korszerűsítésén túl bekapcsolódott egy sor „kapitalista vállalkozás” alapításába (Horváth, 2003). Nem tette sohasem kockára vagyonának nagyobb részét egyetlen vállalkozásban sem, sokkal inkább „kovázzként”, kismérvényesként generált vállalkozásokat. Kortársai között növelte tekintélyét, hogy vállalkozásainak nagy része sikeres, jövedelmező volt.

A magánemberi, a politikusi, a vállalkozói, a hivatalnoki szerep sajátos módon egybekapcsolódott életében és tevékenységében, s nem mindig problémamentesen. Az 1833-tól hivatali pozícióból is fejlesztő és tervező Széchenyi többször vált politikai céltáblává. Széchenyi magánemberként kezdte meg 1830-ban a Duna, s különösen az Al-Duna kérdéskörének a megismerését. 1833-ban királyi biztossá nevezték ki, mintegy 10 éven keresztül szervezte és irányította a munkálatokat. A feladathoz rendelt pénzügyi erőforrások korlátozottak voltak, nem tették lehetővé minden szükséges munka elvégzését.

1845 szeptemberében az uralkodó felkérte, hogy vállalja el a Helytartótanács keretei között felállítandó közlekedési bizottmány vezetését, s helytartótanácsi tanácsossá nevezte ki. 1846. március 30-án megszületett az uralkodói döntés, 1846. június 26-án a Helytartótanács megkapta az uralkodói leiratot a bizottmány felállításáról. A Közlekedési Bizottmány működését a nádor 1846. december 30-án kelt levele részletesen szabályozta. Széchenyi 1848-ig, miniszterré válásáig a Helytartótanács állami főhivatalnok volt (Felhő – Vörös, 1961). Hivatali esküjét belső titkos tanácsosként 1845. augusztus 24-én tette le Bécsben, majd Budán a Helytartótanácsban szeptember 9-én. Teljesen világos volt számára a helyzet, hogy „meggúnyozt magánember lenni”, állami főtisztviselőként „beszorult” az egyre radikálisabb magyar ellenték és az udvar közé. (Korábbi barátai közül is többen árulónak tekintették, szidták, becsmérelték, lószarral dobálták meg a hintóját.) Számára úgy vetődött fel a kérdés, hogy az adott, kiélezett politikai viszonyok között a bécsi kormányzat fogja hasznosítani (utilizálni) őt, avagy ő fogja kihasználni a kormány által adott lehetőséget arra, hogy legalább a megkerülhetetlen átalakítási folyamatok szakmai munkálatai felgyorsuljanak. Helyjében sajátos húzd meg, ereszd meg küzdelmet folytatott 1825-től kezdve Metternich herceggel és kancellárral. (A politikai körülmények már az „induláskor” alapvetően befolyásolták a területi folyamatok kezelésére irányuló szakmai törekvéseket. Ez azóta sem változott Magyarországon.)

Gróf Batthyány Lajos kijelölt miniszterelnök (akit szívből utált Széchenyi, korábban párbajoztak is) 1848. március 23-án kérte fel az újonnan megalapítandó Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium vezetésére (Széchenyi sajátosan, eléggé útszélien fejezte ki a feladat elvállalásához való viszonyát: „Feladatunk megmenteni a hazát ... szarok a törvényeitekre”). Április 11-én – még a törvény jóváhagyása előtt – másokkal együtt letette a hivatali esküjét. Április 14-én megkezdte a munkát a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium (F. Kiss, 1987, 460–479). Elsősorban a Helytartótanács korábbi osztályáról érkeztek az alkalmazottak. A többi minisztériumhoz képest a munkatársak szakmai felkészültsége magas volt. Az elvileg rendelkezésére álló 12 millió forintos keret nem érkezett meg, csak a korábban kialakított sókamrai pénzekkel számolható Széchenyi, amelyek a minisztérium napi működéséhez elegendőek voltak, de érdemi fejlesztések megkezdésére nem. (Ennek ellenére megindultak kisebb ráfordítást igénylő térképezési és előkészítő munkák a Szolnok–Arad és a Szolnok–Debrecen vasútvonal érdekében.)

A Széchenyi vezette Közmunka- és Közlekedési Minisztérium működésének legjelentősebb eredménye, hogy tevékeny része volt a Szalay László által, Széchenyi felkérésére a „Javaslat” alapján elkészített törvényjavaslat elfogadtatásában (1848. évi XXX. tc.). Széchenyi 1848. április 7-től 1848. szeptember 4-ig közmunka- és közlekedési miniszterként irányította a törvényben rögzítettek megvalósítását.

1848 szeptember elejére egészsége megromlott, munkaképessége csökkent, dühkitörések kísérték mindennapjait. Szeptember 4-én lemondott miniszteri posztjáról és másnap elhagyta Pestet és Bécsbe távozott.

INTÉZMÉNYEKEL ÉS TOLLAL A MODERNIZÁCIÓÉRT

Széchenyi alapvetően gyakorlatorientált ember volt, a „lókérdés” vált az első érdemi tevékenységi területté számára. Angol hatásra 1826-ban Pozsonyban lóversenyt rendezett, hogy az ország gazdagabb főurait – mert, hogy a lótenyésztés Angliában az igazi urak sportja – a lótenyésztés színvonalának emelésére inspirálta. 1827-ben lótenyésztési együletet szervezett, melyből kinőtt a Nemzeti Kaszinó. 1828-ban az első önálló könyve,² a „Lovakrul” jelent meg, melyben korántsem szűk dimenzióban foglalkozott a kérdéssel. A „lovasnemzet” elitjének az érzékenységét és büszkeségét igyekezett felkelteni és megerősíteni. Társadalmastani akarta a modern „lógazdálkodáson” keresztül a reformfolyamatba való bekapcsolódást.

Saját gazdasági törekvései kapcsán találta magát szembe az ország pénzügyi állapotának korszerűtlen, sőt szinte lehetetlen állapotával. Ebből a személyes gondból nőtt ki a „Hitel” című munkája. A magyar társadalmi, gazdasági viszonyokat átfogó módon vette elemzés alá, s a „tőke” elérhetőségének korlátjai kapcsán mutatta be a magyar viszonyok elmaradott helyzetét, a kapitalista gazdaság és gazdálkodás kibontakozásának akadályait.³ Műve jelentős visszhangra talált, voltak arisztokrata bírálói és követői is, de széles körben elérte a középnemességé politikizáló fiatalabb csoportjait is.

Széchenyi helyzet- és valóságismerete a regionális tudomány szempontjából a „Magyarországnak kereskedése nincs” fejezet „Geographiai helyzetünk” alfejezetében jelenik meg a leginkább. Megközelítésének kiindulópontja az, hogy földrajzi helyzetünk „igaz, nem legkedvezőbb”, de abból kell kiindulnunk. Kikötőhelyünk három van, de inkább révpartok és nagyon nehezen megközelíthetőek az ország belső területeiről. „Dunánknak se vehetjük nagy hasznát, mert miránk nézve visszásan foly, kedvünkért megfordulni nem fog, torkolatjánál pedig nem mienk, hanem másé”.

A földrajzi fekvésünk nem oly rossz, hogy: „... amit a természet megadott, mesterség által valamennyire segíteni ne lehetne”. Tudatos munkával korrigálni lehet és kell bizonyos hátrányokat. „Fogadjuk hazánk áldását hálados szívvel, csorbáit pedig hozzuk helyre, fekvésünket ne gyalázzuk, de ne is emeljük a felhőkbe”. Részleteiben is számba vette természeti erőforrásainkat, s sajátos módon megfogalmazta, hogy nem Selmec és Körmöc alatt fekszik nemzeti kincsünk. „Semmi nem emelheti fel anyaföldünket, csak agyvelőnk s kezzeink, s nem hiányos geográfiai helyzetünk oka kereskedésünk nemlétének”.

Műve jelentős visszhangra talált, voltak arisztokrata bírálói és követői is, de széles körben elérte a középnemességé politikizáló fiatalabb csoportjait is. Ellenfelei felmérték a kötet jelentőségét, s ezért megpróbálták lejáratni: „A nemesség Hitele nyomán kommunistának, lázítóznak

tekintette...” (Bagyó 1913, 14.). Ha az 1831. évi „lekommunizálás” igaz, akkor a politikai gyűlöletkeltés „haladó hagyománya” mély gyökerekkel rendelkezik ebben az országban.

Széchenyi „elhelyezése” a korabeli magyar politikai mezőnyben nagyon szélsőséges keretek között mozgott: „ő a legnagyobb magyar” – Kossuth Lajos, „újkorunk Mózese” – Horváth Mihály, „csak egy idegen majmoló” – gróf Desseffy József, hogy csak néhány elfogult pályatársat említsek.

Széchenyi korabeli politikai elhelyezése, szerepének értékelése nem csak a kortársakat izgatta, de lényegében azóta is a magyar történeti gondolkodás egyik vonulatát jelenti. Hálózati kapcsolatszerének feltárása (Semsei, 2021) hozzájárulhat hosszú távú hatásainak megértéséhez is.

Az első nagy ívű törvénykezési reformcsomagja a „Stadium” lett. Törekvéseit alkotmányos reformok és a Habsburg Birodalom keretében kívánta megvalósítani. Ebben a könyvében foglalta össze a szerinte szükséges és sürgős törvényi változtatások körét (12 új törvény meghozatalát tekintette az átfogó reform első lépésének), de a cenzúra nem engedélyezte a kinyomtatását Magyarországon, így külföldön adta ki.⁴ Az indítványozott törvények lényegében átfogták a gazdaság (a hitel, az ősiségi jog eltörlése, a magvaszakadásból származó fiscalitások eltörlése, a szabad vagyonszerzés egységes jogának a rendezését), a törvény előtti jogegyenlőség bevezetését, a nem nemesek megyei választási lehetőségének biztosítását, a köztelhelyettesítést, a vízek, az utak és a belső vámok szabályozását. Széchenyi úgy vélte, hogy ezek az ügyek minden országlakost érintenek, ezért országgyűlési tárgyat kell, hogy képezzenek: „A monopóliumok, céhek és minden a konkurrenciát akadályozó intézetek örökre eltöröltetnek”. Magyarországon a törvénykezés és ítéletkezés nyelve magyar, csak a magyar nyelvű törvény, parancs, ítélet kötelez, a központi rendelkezések csak a helytartótanácson keresztül kerülhetnek a törvényhatóságokhoz. Az ítéletek és tanácskozások csak nyilvánosak lehetnek. Széchenyi világosan látta és megfogalmazta, hogy a történetileg kiépült rendszert csak rendszerként lehet lebontani, s felépíteni az újat.

SZÉCHENYI „OBJEKTUM ÉS ÁGAZATI TERVEZŐI TEVÉKENYSÉGE”

Széchenyi első nagy közlekedéspolitikai koncepciója az állandó híd Buda és Pest között (a Lánchíd) volt, majd megépítésének egyik fő mozgatója lett (Viszota Gyula, 1935/2010). A Széchenyi által 1832-ben létrehozott Hídegylet lett a híd megvalósításának legfontosabb társadalmi háttere. A Hídegylet lehetőséget adott a híddal kapcsolatos gazdasági, pénzügyi, műszaki, sőt politikai kérdések szélesebb körű megvitatására is (Csorba Csaba, 2006). A híd magánfinanszírozásban épült (Lánchíd Részvénytársaság), legnagyobb befektetője báró Sina György bécsi bankár volt, aki a befektetésére való tekintettel 87 évre kapott hídvámszedési jogot. Az angol példa és tapasztalatok alapján az előkészítő munkálatok után 1842-ben tették le a híd alapkövét. 1849-re a híd szerkezetileg elkészült.

Széchenyi nem csak közlekedési lehetőségként kezelte, hanem a mindenkire kötelező, egységes hídhasználati díj bevezetése társadalomformáló és egyenlőségteremtő” tényezőként is szerepelt. A híd város- és országegyesítő tényező is lett. Az állandó híd biztonságossá és kiszámíthatóvá tette a közlekedést a két város és az ország nyugati és keleti részei között. A híd hosszú távon, több szinten térszerkezet formálóvá vált. (A „0” kilométerkő későbbi elhelyezése az országos közutak kiindulópontjává is tette.)

Széchenyi egyik központi kiindulópontja volt a közlekedéspolitikában a centralizáció. A centralizáció elsődleges feladata Budapest főváros megeremtése volt. Joggal fogalmazott Bagyó János 1913-ben: „Közlekedési reformtervének gerince a központosítás volt. Jó központnak megfelelő közlekedési eszközökkel való megeremtése volt ’eszméjének alphája’. A belföldi közlekedés központjául Pestet jelölte ki, melybe mint az ország szívébe kell torkolnia összes közlekedési utainknak. Pestnek igazi világvárossá való fejlődését e centralizációtól várta (Bagyó, 1913, 9).

Széchenyi felismerte Fiume jelentőségét is, (a helyszínen tanulmányozta a város és környéke adottságait, lehetőségeit) sőt a „külfölddel való érintkezés helyéül” tekintette. Ugyanakkor a Vukovár–Fiume kossuthi terve ellen élesen fellépett, a Budapest–Fiume tengely megeremtését tekintette az első feladatnak.

A modern magyar vízszabályozás és hajózás feltételeinek megeremtése a vízi szállítás elősegítése nem Széchenyivel kezdődött, hanem a török utáni újjáépítéssel, az ország viszonyainak szinte mindenre kiterjedő, tervszerű újragondolásával (Varga, 1991). Különösen a Bánság területén hajtottak végre a betelepített németek vízszabályozást (a Béga rendezése). A Ferenc-csatorna megeremtézése, megépítése (1802) jelezte, hogy az Alföld területén elkerülhetetlen a szállítás megoldása, anélkül nincs lehetőség a mezőgazdasági termelés nagymértékű növelésére.

Az ország vízszabályozásának (ármentesítés, belvízrendezés, csatornák építése, a hajózás feltételeinek biztosítása) kérdéskomplexuma a török kiverése utáni időszakról kezdve formálódott. Széchenyi a tekintetben játszott kiemelkedő szerepet a folyamatban, hogy országos szinten és keretben gondolta át a lehetőségeket, s indította el a folyamatok új szakaszát.

Széchenyi „tervezői munkájának” kiindulópontja a valóság személyes megismerése volt. 1830-ban – mielőtt hozzá kezdett volna az Al-Duna szabályozási munkálataihoz – lecsónakázott a Dunán. (Az utazás során megbetegedett, szinte végrendelkezett.) A Duna déli, áttörési szakaszának szabályozási szükségletét, hajózhatóvá tételét 1830-ban megfogalmazta az országgyűlésben (Pach, 1975; Töry, 1975). 1833 júniusában a nádor királyi biztossá nevezte ki, megbízva az al-dunai szabályozó munkálatok vezetésével. A rendelkezésre bocsájtott összeg a munkák megkezdéséhez elég volt, de végigviteléhez nem. Széchenyi – munkatársaival együtt – arra a megállapításra jutott, hogy az első lépés az Al-Duna valós földrajzi, a közlekedést meghatározó elemeinek a feltérképezése. A térképezési munkát Vásárhelyi Pál végezte el 1834-ben, mely önmagában véve is nemzetközi figyelmet kapott.

A munkálatok során (1837-ben a legveszélyesebb sziklazátonyokat felrobbantották) kiderült, hogy a mederfenék átalakítása hatalmas költségekkel jár, ha minden vízállás mellett hajózhatóvá akarják tenni az Al-Dunát. Széchenyi szembesült az anyagi és technikai korlátokkal. (A rendelkezésre bocsájtott közpénzekkel az utolsó fillérig pontosan elszámolt.) A folyó bal partján utat építtetett (1835–1837) – mintegy áthidaló megoldásként – hogy kisvíz idején, amikor a hajók nem tudnak áthaladni a szakaszon, legalább szárazföldön megoldható legyen a legszükségesebb szállítás.

A Helytartótanácsra való kinevezése után többször kijelentette Széchenyi, hogy „az első sorba helyezi a Tiszavölgy rendezését”. Tisztelte a korábbi országgyűlések törekvéseit (1834-ben az országgyűlés határozatára kezdődtek meg a Tisza-völgy felmérési munkálatai, megalakultak az első szabályozási – vízrendezési társulatok), majd az 1844-1845. évi árvíz elkerülhetlenné tette a kérdéskör teljes végig gondolását (Dunka – Fejér – Vágás, 1996). Széchenyi válasza az volt a helyzetre, hogy állami főtisztviselőként nem bocsátkozik kicsinyes politikai vitákba, az alkotás az elsődleges feladata. 1845. szeptember 27-én elindult első „hivatali” tiszai útjára, s egy időre sok szempontból a Tisza-völgy lett munkálkodása központi kérdése.

A Tisza-szabályozás előkészítéséhez kapcsolódva Széchenyi Vásárhelyi Pállal bejárta nem csak a Tiszát, de mellékfolyóit is. Vásárhelyi Pál szakmai koncepciója alapján 1845. október 17-én már jelentést küldött a nádornak a Tisza-völgy rendezésének legfontosabb kérdéseit összefoglalva. A Tisza-völgyi Társulat 1846. január 19-én alakult meg, műszaki igazgatója Vásárhelyi Pál lett.

Széchenyi a hivatali kötelességén túl aktív meggyőző munkát végzett a szabályozás előmozdítása érdekében (Kaán, 1925). Az induláskor a mezőgazdaság feltételeinek megváltoztatása mellett még a gőzhajózás szempontjai vezérelték, de rövid idő alatt a vasúthálózat megteremtése került az érdeklődése középpontjába. A folyószabályozás ügyeinek „társadalmi egyeztetésében” elhivatott munkatársa volt Kovács Lajos, aki visszavonulása után utódja lett rövid időre (1848. szeptember 5. – 1848. szeptember 11.) a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumban. A megindult munkálatok megakadtak 1848-1849-ben, majd új feltételek között újra kezdődtek és befejeződtek.

A Tisza-szabályozás az 1800-as évek közepén a korabeli gazdasági, közlekedési igényeknek megfelelően, a korabeli tudás (tudomány) bázisán indult meg. (Vásárhelyi Pál és az olasz Pietro Paleocapa két, eltérő szemléletű szabályozási koncepciót képviselt. A Tiszavölgyi Társulat 1846. április 8-i budapesti ülésén Vásárhelyi Pál a leszavazott koncepciója után a helyszínen szívrohamban „belehalt tudományos igazába”.) Minden későbbi kritika, majd szabályozási korrekció már az „új igények, feltételek, lehetőségek és új tudás” bázisán fogalmazódott meg, s formálódik napjainkban is.

AZ ÉLETMŰ KÜLÖNBÖZŐ ELEMEINEK RENDSZERRÉ VÁLÁSA (ORSZÁGÉPÍTŐ KONCEPCIÓ ÉS TERV)

1847 augusztusában gr. Apponyi György kancellár egy átfogó közlekedésfejlesztési koncepció kidolgozására kérte fel Széchenyit, mint a Helytartótanács Közlekedési Bizottságának a vezetőjét. A „Javaslat” nem egyik napról a másikra született meg. Széchenyi először helyettesét, Szentkirályi Vincét kérte meg az osztály javaslatának az összeállítására, aki továbbadta a feladatot egy beosztott vízépítési mérnöknek. Az anyag 1847 december elejére elkészült, valójában egy vízszabályozási összefoglaló volt. Széchenyi nem tartotta alkalmasnak az anyagot arra, hogy az országgyűlés elé kerüljön.

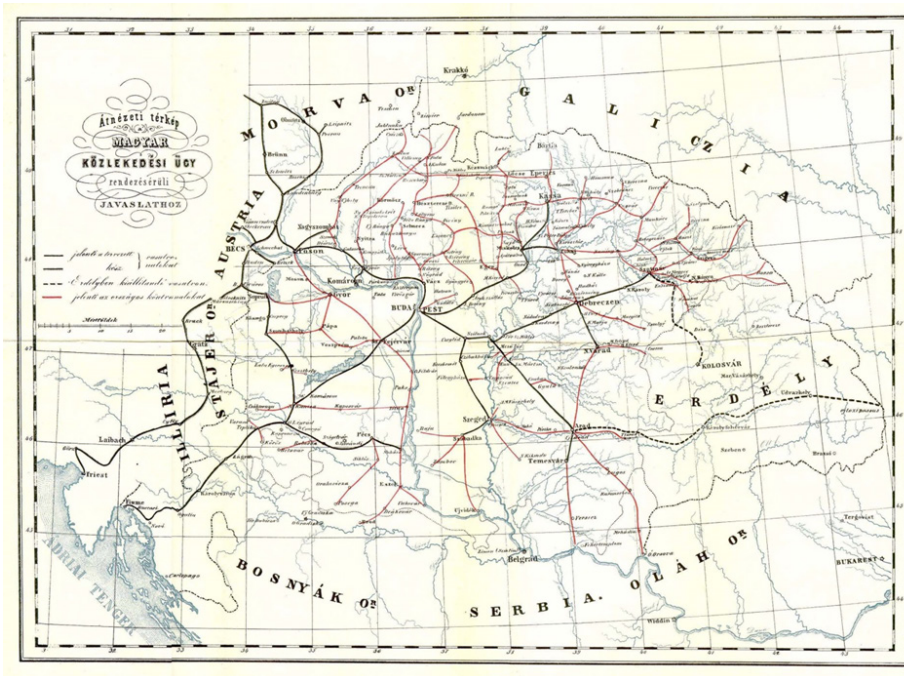
Széchenyi egy másik munkatársát Kovács Lajos (1812–1890) jogász és bányamérnököt (aki a minisztériumban a Vámügyi és Vízépítészeti Osztály vezetője volt ekkor) kérte fel az új anyag elkészítésére. Kovács bevonta a munkába Tasner Károlyt (1808–1861), aki jogász és 1833-tól Széchenyi bizalmas titkára, s műveinek és gondolatainak legjobb ismerője volt. Ő „képviselte” Széchenyi tudását és szellemiségét a munka során. Részt vett a munkában Clark Ádám (1811–1866) skót származású, de Budán letelepedett mérnök, aki ekkor hivatalos tanácsadói minőségben a Helytartótanács alkalmazásában állt. Ő foglalta össze a nemzetközi folyamatokat, s nyújtott korrekciós szakmai áttekintést róluk. A helytartótanácsi apparátus fiatal mérnökei is részt vettek az anyag előkészítésében. Rövid idő alatt Pesten dolgozták ki a teljesen új javaslatot. A koncepciót bemutató térképet (1. ábra) Kovács Lajos szerkesztette Széchenyi korábban kifejtett elképzelései alapján. Az elkészült kéziratot a teljes hivatali apparátussal együtt vitte Pozsonyba, s adta át Széchenyinek. Széchenyi sajátjaként

felvállalta az anyagot, teljes mértékben visszatükröződve látta benne eszméinek rendszerét. Kovács részletesen megírta az anyag formálódásának és országgyűlési vitájának folyamatát (Kovács, 1880, II. köt. 16–49.). Széchenyi az anyagot átadta Szalay Lászlónak, hogy annak alapján készítse el az országgyűlés számára megfelelő formában a törvényjavaslatot. (A Szalay László által elkészített törvénytervezet lett az alapja az 1848. évi XXX. törvénynek.)

Széchenyi a Helytartótanács Közlekedésügyi Bizottságának elnökeként a Felséges Haza! képviselőihez intézett bevezetőjében világossá tette, hogy a „Javaslat” több jeles szakértő közreműködésével készült, így egyfajta közös, hivatali munkának tekinthető.

Ha egy kicsit részleteiben is áttekintjük a „Javaslatot”, akkor azt kell megállapítanunk, hogy a magyar modernizáció – döntően a közlekedési rendszer kiépítéséhez kapcsolódóan – szakmai és politikai program lett.⁵ A munka eredeti rendeltetése: törvényelőkészítő javaslat. Mai műfaji kategóriákban gondolkodva egyszerűen stratégia, koncepció, háttér tanulmány. Elsődleges kiindulópontja az, hogy: „Nekünk magyaroknak, rémítő hátramaradásink közt régebbi nemzetek tapasztalásait felkincselve, organicus, egybenfüggő, az egész hazát egyiránt érdeklő eljárásra van szükségünk” (Széchenyi, 1848). Ez a kiindulópont azt jelenti, hogy széleskörű nemzetközi kitekintéssel, a nemzetközi tapasztalatokat hasznosítva az egész országra, nem csak egyes részeire kell tekintettel lenni. A rész és egész egymáshoz való viszonya „valahára az egész egyetemes hazának szent ügye forog kérdésben”.

1. ábra: „Átnézeti térkép a Magyar Közlekedési Ügy Rendezéséről Javaslatához”
Figure 1: Overview Map for the Proposal of the Hungarian Transport Case



Forrás: Széchenyi, 1848.
Source: Széchenyi, 1848.

Az anyag kidolgozása során egyszerre voltak tekintettel a fejlett Nyugat-Európában, az USA-ban, Kanadában lejátszódó folyamatokra, a nemzeti keretek között kiépült, az adott ország viszonyainak leginkább megfelelő megoldásokra, azok gazdasági összefüggéseire, valamint az „országgyűlések eddigi előmunkálataira”. Egyetlen pillanatra sem vesztették szem elől, hogy az országgyűlés képviselői számára készítik az előterjesztést.

Az általános szempontok között a kiindulópont az volt, hogy: „Hazánkban a közlekedések ügyét a véletlen vezette eddig”, „országos főútvonalakról szó sem lehetett, mert rendszerünkben folyólag csak helyhatósági utaink lehettek, az ország, s annak érdeke képviselve nem volt”. Ezen a helyzeten alapvetően változtatni kell, nagyfokú tudatosságot kell bevinni a folyamatok alakításába.

A közlekedési hálózat (közúti, vízi, a majdani vasúti) csak egységes rendszerben épülhet ki (használgják a kategóriát, sőt az egész munkát áthatja a korszerű rendszerszemlélet) csak így találhatja meg a maga helyét és hasznát az ország minden része. Tisztában vannak a települési, területi, megyei érdekek jelenlétével, visszautaltak az országgyűlés 1844. október 21-i ülésén történetekre, ahol „vidék ellen vidék, megye ellen megye vívott elkeseredetten”, az érdekek integrálását a nyilvános országos hálózatfejlesztésben vélték megtalálni.

A magyar fejlesztési igények és lehetőségek részletes elemzése előtt a „Javaslat” kitért Nyugat-Európa, az USA és Kanada fejlett területeinek és közlekedési hálózata áttekintő bemutatására, kiemelve, hogy minden ország a saját szükségleteihez és anyagi lehetőségeihez igazította a közlekedési hálózat fejlesztését. Nem azonos a fejlett országok közlekedési hálózati rendszere, nemzeti sajátosságokat hordoznak az egyes országok.

Külön érintették az egyes országok hálózatfejlesztésének anyagi szükségleteit, „a kiállítási tőke” kérdéskörét. Számolni kell azzal, hogy a modern közlekedési hálózat megteremtése (közút, vízi út, vasút) mindenütt drága volt, különösen a vasúthálózat fejlesztése rendkívül tőkeigényes, ennek előteremtésében mindenütt megjelent valamilyen szinten az állam is.

Az elvi kérdések a nemzetközi folyamatok áttekintése, viszonyítások után a „Javaslat” részletekbe menően áttekintette a korabeli magyar közlekedési rendszert. Mintegy evidenciaként állapította meg: „A magyar kereskedelem s iparfejlődés gyűjtőpontja Budapest, ez az ország szíve, melynek irányában ugy lehet tekinteni az egyes közlekedési vonalakat, mint megannyi főeret, mely a szívből a vérforgást az ország véghatáráig eszközli. E szerint Budapestről, ezt mint központot tekintve, ugy kell a fővonalakat vezetni, hogy azok hazánkat világkapcsolatba juttassák, s e jótéteményt lehetőleg minden ország részre árásszák”. Nem mesterkéltni belemagyarázás a megfogalmazásba, hogy ez valójában a centrum – periféria közötti kapcsolatrendszer felvetése.

A tervet négy fő vasútvonalat javasolt: 1) az örökös tartományok, s rajtuk keresztül Európa felé, 2) Pestről a saját tengerpart és Olaszország felé, 3) a „fővárosunkat” a kelettel összekötő vasútvonal, 4) a Galicziával és északkal összekötő vasútvonal. A négy vasúti főirány és vasútvonalak a magyar nemzeti és a nemzetközi kapcsolatok együttes építésének megfogalmazását jelenti. (Visszaköszön benne a „Hitelben” megfogalmazott földrajzi alaphelyzethez való igazodás.) A négy fő vasútvonal az országot majdnem négy egyenlő részre osztja, ezeken belül kell *végig gondolni a további vasúti, közúti hálózati terveket a hálózati funkciókat és a hálózati hierarchiát.*

A munkát 800 példányban nyomtatták ki, a képviselőkön kívül megkapták a főhivatalok vezetői, megyék képviselői, a nagyobb városokba is eljutott. Rövid idő alatt országosan ismert és vitatott lett. Az ellenzéki Pesti Hírlap 1848. február 10-től négy számban foglalkozott a „Javaslattal”, mind egészében, mind pedig részleteiben bemutatva és értékelve azt. A napilap következtetésként megfogalmazta, hogy a továbbiakban tarthatatlan Kossuth Vukovár–Fiume vasúti terve. Tovább mélyült Széchenyi és Kossuth ellentéte, most már nem csak politikai, hanem közlekedési szakkérdésekben is. Többen úgy vélték, hogy az egész „Javaslat” Kossuth ellen irányult, pedig alkotóinak ilyen szándéka nem volt.

Az országgyűlés alsó tábláján február 22-én került napirendre a javaslat, s lényegét viták (elsősorban a centralizációra való törekvés került a viták középpontjába) és kisebb módosítások után elfogadta, majd az 1848. évi XXX. törvénycikk keretében szentesítette.

ÖSSZEGZÉS

Széchenyi sok szempontból kulcsszereplője a reformkorral kezdődő magyar modernizációs elméleteknek és gyakorlatnak. Személyes életében korán szembesült azzal, hogy Bécs (szülővárosa, sokáig állandó lakóhelye és Ausztria) sokkal fejlettebb minden tekintetben, mint Magyarország. Nyugat-európai útjai csak megerősítették ezt a felismerését, s elindították a „felzárkózást célzó modernizációs gondolkodás” útján. Elsődleges célja a gazdasági és a pénzügyi modernizáció volt, ezt fogalmazta meg a „Hitel” című művében.

Széchenyi a Habsburg Birodalmon belül képzelte el a Magyar Királyság modernizációját, de úgy, hogy Magyarország alkotmányos különállása megmaradjon, részben önálló fejlődési pályát fusson be. (Politikai eszményképe az angol alkotmányos monarchia volt.) Az önálló részintegrációt szolgálta felfogásában Budapest kiemelt fejlesztése, naggyá tétele, s a főváros-központú vasúthálózat megteremtése, a nemzetiségek lakta peremterületek jó közlekedési lehetőségének megteremtése Budapest felé.

Budapest valódi fővárosként, közlekedési, gazdasági és nemzetegyesítő központként való kiépítése Széchenyi egész gondolkodásának és cselekvésének egyik meghatározó vonulata volt az 1830-as évektől kezdve. Fontos lépés az országgyűlés áthelyezése Pozsonyból Budapestre, de a fővárosnak a politikai szerepen túl kiemelkedő gazdasági, tudományos és közlekedési központtá is kell válnia. A gyakorlatban a centrum–periféria kapcsolatrendszer fogalmazta meg, s ültette át a fejlesztési elképzeléseibe.

Budapest mellett Fiume állt a törekvéseinek homlokterében. Fiumének és kikötőjének meghatározó szerepet szánt a külfölddel való kapcsolattartásban, a külkereskedelemben. Felismerte, s ebben egyet értett Kossuthtal, hogy a magyar gazdaság számára a tengeri kereskedelem a hosszú távú fejlődés egyik motorjává válhat.

Nem „kétvárosú” országban gondolkodott. A „tartományi városoknak szerepet szánt” a közlekedési hálózat kiépítésekor, bár óvta őket attól, hogy Budapestet utánozzák. Széchenyi felismerte és „kezelni kívánta” a területi érdekeket a fejlesztési folyamatokban. Az „érdekkiegyenlítés” számára a területi gondolkodásának egyik szerves eleme volt.

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A kutatás a 134903 számú projekt (Geopolitikai folyamatok és térképzetek Közép-Európában. Államok, határok, integráció és területi fejlődés) keretében készült, melyet a Nemzeti Kutatási Fejlesztési és Innovációs Alap K-20 pályázati programja finanszíroz.

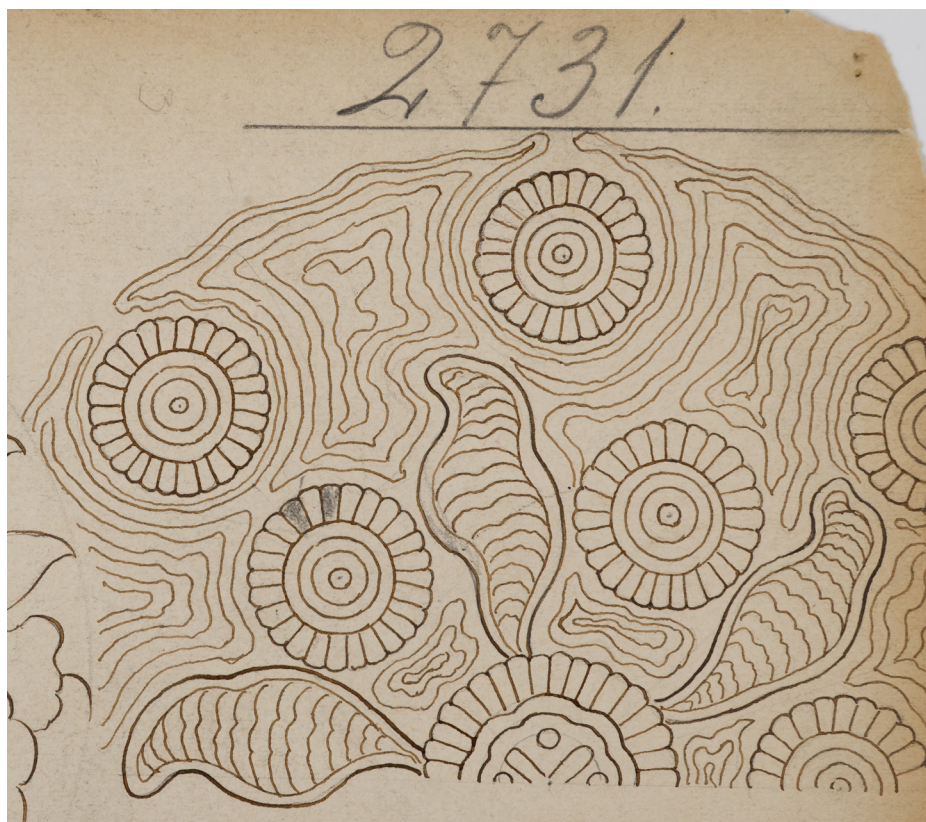
JEGYZETEK

- 1 Ha áttekintjük az MTMT alapján Faragó László tudományos tevékenységét, akkor természetesen teljesen más körülmények között, de több tekintetben hasonló sokszínűséget képvisel. Magyarországon 1968 után a „reform” ismét korszakjelző kategóriává vált.
- 2 Széchenyi teljes irodalmi munkássága megtalálható szellemi hagyatékának „Hungarikummá szentésítése” anyagában (Buday, 2014).
- 3 A kötet lényegében az ország és a gazdaság minden kérdését pénzügyi szempontból elemezte, s úgy látta, hogy a modernizáció egyik feltétele a hitelezés teljes rendszerének a kidolgozása.
- 4 Az előszóban Széchenyi visszautal addigi tevékenységére, az öt év alatt megjelentetett „négy kis munkájára”. Korántsem véletlen, hogy az első kezdeményezett törvény a hitelről szól, mert ahogy fogalmazott: „A hitel lábra állítását tettem szisztemám talpkövéül...”.
- 5 Széchenyi, I. 1848. A Könyvértékesítő Vállalat 1987-ben a „Tudománytár füzetek” sorozatban ismét megjelentette. A kötet 1987-ben is – remélem, hogy csak lokálisan és nem központi utasításra – furcsa megítélés alá esett. A Baranya megyei SZMT Központi Könyvtár (7629 Pécs, Athinay út 44.) állományába került kötet (leltári száma 338437) a könyvtár „Zárt Anyagok Osztályára” került, szép nagy Z betűt kapott. A könyvtár felszámolásáig az érintetlenül megőrzött kölcsönző cédula szerint nem olvasta (olvashatta) senki.

IRODALOMJEGYZÉK

- Andrássy Gyula: *Széchenyi politikája*, Magyar Társadalomtudományi Szemle, 1912, 173–212.
- Bácskai Vera – Nagy Lajos (szerk.): *Széchenyi pesti tervei*, Budapest, 1985, 393.
- Bagyó János: *Gr. Széchenyi István közlekedési reformja és tevékenysége*, Budapest, 1913, 192.
- Buday Miklós: *Javaslat gróf Széchenyi István szellemi hagyatékának a Hungarikumok Gyűjteményébe történő felvételéhez*, Budapest, 2014, mellékletekkel.
- Csorba Csaba: *Híd, város, ország*, Budapesti Negyed, 2006, 31–38.
- Dunka Sándor – Fejér László – Vágás István: *A veritékes honfoglalás (A Tisza-szabályozás története)*, Budapest, 1996.
- Falk Miksa: *Széchenyi István gróf és kora*, Pest, 1868, 343.
- Felhő Ibolya – Vörös Antal: *A helytartótanácsi levéltár*, Budapest, 1961, 601.
- Gergely András: *Széchenyi eszmerendszerének kialakulása*, Budapest, 1972, 178.
- Horváth Attila: *Széchenyi István részvénytárság alapításai*, Jogtörténeti Szemle, 2003/2, 19–40.
- Kaán Kátoly: *Gróf Széchenyi István és a Nagy Magyar Alföld*, Budapest, 1925, 42.
- F. Kiss Erzsébet: *Az 1848 – 1849-es magyar minisztériumok*, Budapest, 1987, 656.
- Kovács Lajos: *Gróf Széchenyi István közéletének három utolsó éve 1846 – 1848, I-II. kötet*, Budapest, 1889, 600.

- Semsei Ferenc: *Széchenyi István – Regionális „sztár” vagy globális összekötő?*, Budapest, 2021. <https://ujkor.hu/content/szechenyi-istvan-%e2%92-regionalis-sztar-vagy-globalis-osszekoto> (Letöltés ideje: 2023.08.01.)
- Tőry Kálmán: *Az Al-Duna szabályozása*, Vízügyi Történeti Füzetek 5, Budapest, 1975, 80.
- Pach Zsigmond Pál: *Széchenyi és az Alduna-szabályozás 1830-1832-ben*, Történelmi Szemle, 1975/4, 557–581.
- Széchenyi István: *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*, Pozsony, 1848, 136.
- Széchenyi István: *A magyar közlekedési ügyről*, XI, A bevezetőt (I-XI) írta Magyar István, Budapest, 1987, 136.
- Varga János: *Berendezkedési tervzetek Magyarországon a török kiűzésének időszakában*, Az „Einrichtungswerk”, Századok, 1991/1-2, 449–488.
- Velkey Ferenc: *Széchenyi, a politikus nehéz döntési helyzetekben*, Magyar Tudomány, 2010, 1447–1457.
- Viszota Gyula: *A Széchenyi híd története, Lánchíd füzetek*, 15. Budapest, 1935/2010, reprint, 176.
- Zelovich Kornél: *Széchenyi és a magyar közlekedési ügy*, Budapest, 1925, 40.
- Zichy Antal: *Gróf Széchenyi István életrajza (1791–1860)*, I. kötet, 1791–1844, Budapest, 1896, 628.
- Zichy Antal: *Gróf Széchenyi István életrajza (1791–1860)*, II. kötet, 1845–1860, Budapest 1897, 380.



Dísztányér dekor-rajz, alkotó: Pompár Gyula