

Kedves Elnök Asszony!

Igen Tisztelt Hölgyeim és Uraim,

Kedves Megjelentek!

Úgy gondolom, hogy Önök előtt egyáltalán nem ismeretlen gróf Széchenyi István azon tevékenysége, ami a magyar közlekedés fejlesztésére volt óriási hatással.

Nagy megtiszteltetésnek érzem, hogy az ideai megemlékezést a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum - ismertebben Közlekedési Múzeum - nevében én mondhatom el. Annak a Múzeumnak a nevében, amely manapság a harmadik alapítási időszakát éli. 1899-ben impozáns, az 1896-os Ezredévi Kiállítás részeként, mai szóval élve könnyüszerkezetes épületben nyitotta meg az állandó kiállítását a Városliget szélén. 1944-ben súlyos légitámadás következtében mind az épületben, mind a gyűjteményeiben súlyos károkat szenvedett és csak 1966 áprilisában lehetett újra nyitni. 2015-ben bezárásra és egy másik helyszínen való újraalapításra ítéltetett az időközben a magyar műszaki- és közlekedési muzeológia teljes spektrumát átfogó intézet.

Azért említettem előljáróban mindezt, mert a Közlekedési Múzeum új helyszínen és megújult formában történő, lassan tíz év zárva tartás utáni megnyitása azt az elszántságot igényli tőlünk, amit gróf Széchenyi István 1832-ben vallott:

„Szolgalmasan dolgozom, s őszintén. Ha lenyírják a szárnyamat, járok majd a lábamon, ha azokat is levágják, a kezemen járok, ha azokat is kitépik – hason csúszok.”

mondta mindezt 1832. május 26-án. Akkor, amikor már gondolataiban megfogant a Pestet és Budát összekötő állandó közúti híd megvalósíthatóságának terve.

Széchenyi, bár sűrű kételyek és önmarcangolás közepette, de mindig is életcéljának tekintette a magyar közlekedésügy átfogó kezelését. Az 1848-49-es forradalom és szabadságharc előtti időkben Széchenyi István közlekedéspolitikájában, a korszak általános gondolkodásmódját messze túlhaladó formában jelent meg az ország geopolitikai adottságait is figyelembe vevő egységes kezelése.

1832-től kezdve külföldi, de első sorban angol tanulmányútjai során egyaránt foglalkozott szakemberek felkutatásával, a tapasztalatok hazai megvalósíthatóságával.

A vasútépítések beindulásakor Magyarországon 1845-ben Közlekedési Bizottmányt hoztak létre, amelynek vezetésével Széchenyi Istvánt bízták meg.

Ezért az 1848-as első független magyar kormánynak gróf Széchenyi István nem minden előzmény nélkül lett a közmunka- és közlekedésügyi minisztere.

Ezen, bár rövid idejű miniszteri tevékenysége során a közlekedés fejlesztését és működtetését, az egész nemzetgazdaságra kifejtett hatását tudományosan is megalapozott körültekintéssel igyekezett megvalósítani.

Ez a politika egy évszázadra meghatározta a magyar közlekedés ügyét.

Mint korábban említettem, Széchenyi közlekedéspolitikai koncepciója nemzetközi tapasztalatok magyar viszonylatra történt adaptációja révén jött létre. A közlekedésfejlesztés az egész gazdaságra nagy hatással lett, ugyanakkor rámutatott arra is, hogy az egyes közlekedési eszközök működtetése, azokkal a különböző feladatok megoldása igen eltérő ráfordításokkal valósítható csak meg, s ennek megfelelően kell kiválasztani az egyes feladatokhoz legcélszerűbben alkalmazandó fuvareszközöket is.

Gróf Széchenyi István a korszakot jelentősen meghaladó és a mai igényeket is kielégítő módon a célt és az eszközt egymáshoz rendelve írta le:

Például:

- Magyarország kereskedelmének és iparának élénkítését olcsó szállítási feltételek biztosítása mellett lehetséges csak megvalósítani.

Vagy:

- A közlekedés egészét egységesen kell kezelni, a különféle közlekedési eszközökkel való megvalósíthatóságot, azok útvonalát összehangoltan kell megvalósítani.
- A közlekedés minden eszközét, beleértve az infrastruktúrát, azaz a vasúti- és közúti pályákat, hidakat, járműveket állami felügyelet mellett kell megvalósítani;
- A nemzetgazdaság szükségleteinek kielégítésére mindenképp vasutakat kell építeni. Ezt figyelemre méltó módon – az első magyar vasútvonal megnyitása előtt 14 évvel - már 1832-ben megmondta: „...Vasút Győrtől Mosonig nagyon előnyös...”

A célokhoz eszközt is rendelt:

- A közlekedési célok megvalósításához állami támogatásra van szükség;
- A közlekedési infrastruktúrát csakis állami hatósági ellenőrzés mellett lehet működtetni;
- Az államnak csakis a leszükségesebb eseteken kell beavatkozni a közlekedési versenybe.

Széchenyi gondolatait tovább fejlesztve Baross Gábor egységes vasúti tarifát valósított meg a 19. század vége felé, mondván, hogy a „brassói *téssasszony*nak érje meg Budapestre utazni divatos kalapot vásárolni.”

Széchenyi gondolatai jelentek meg Kandó Kálmán vasútvillamosítási terveit mentén is.

A Széchenyi féle 'majd kétszáz éves közlekedési koncepció mentén tudott megvalósulni a 19. századi, európai mércével is jelentős magyarországi közlekedésfejlesztés.

Magam annak idején a Mechwart András, majd Kandó Kálmán, majd később a dízelesítés megteremtését irányító Jendrassik György által vezetett magyar mozdonytervezési folyamatba kapcsolódhattam bele az 1970-es évek közepén, mint mozdonytervező mérnök. Nagy büszkeséggel mondhatom azt itt jelenlévő kortársaim nevében is, hogy még ma is szolgálják a magyar (és nemzetközi) vasútközlekedést azok a vasúti vontató- és szállító eszközök, amelyeket mi terveztünk. Gondolom, nevükben is mondhatom, hogy a Széchenyi gondolat mindig a még fejlettebb vasúti technológia megtervezésére és megvalósítására sarkallt bennünket. A világ majd minden szárazföldi vasúti közlekedési technológiájában a Széchenyit követő magyar gondolkodás jelen van. Tudomásunk van számos, több mint 60 éve működő és Magyarországon előállított vasúti jármű működéséről.

A magyar műszaki- és közlekedési innováció Széchenyi gróf eredeti gondolataira alapozott megvalósításának tárgyi és dokumentációs emlékeinek megőrzése, feldolgozása és bemutatása a magyar muzeológia feladata. További jövőjük rajtunk, itt jelenlévőkön múlik. Tegyük meg mindent a szakmai múlt megőrzése érdekében, hiszen most is az idén 175 éves Lánchíd mellett állunk.

Intézményünk küldetésnyilatkozatában az alapítása óta szerepelteti,

„A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum az egyik legrégebben alapított közlekedési és technikatörténeti múzeum Európában, 1899 óta gyűjti, dolgozza fel és mutatja be a közlekedés-, technika- és ipartörténet tárgyi és dokumentációs emlékeit. Múzeumunk országos hálózatot tart fenn, tagintézményei, állandó kiállításai, szobormozdonyai révén az ország mintegy nyolcvan helyszínén jelen van és mutatja be Magyarország műszaki, ipari és közlekedéstörténeti értékeit, eredményeit. Múzeumunk egyben

tudományos kutatóhely is, mely szervezi, koordinálja, felkutatja és feldolgozza a magyar műszaki emlékeket. Könyvtárunk és archívumunk elsődleges forrásokat szolgáltat a műszaki és közlekedéstudományi kutatások számára, valamint biztosítja a gyűjtőkörünkbe tartozó emlékekre vonatkozó információk szabad hozzáféréseinek lehetőségét is.”

Jelenleg azon dolgozunk, hogy a lassan tíz éve állandó kiállítás hiányában a közlekedési- és műszaki muzeológia alapvető feladatait ellássuk azon túl, hogy töretlenül tervezzük az új lehetőségeinket. Széchenyi elképzelései nyomán létrejött MÁV Északi Járműjavító helyére tervezett Új Közlekedési Múzeum alapvetése többek között az, hogy Széchenyi gondolatai mind tárgyi, mind edukációs eszközeivel megjelenjenek.

Kilátásaink, úgy véljük jók, látjuk a jövőt a múlt bemutatása érdekében.

Ezen gondolatok jegyében kérem, hogy a Széchenyi örökség ápolása, a tárgyi emlékek megőrzése érdekében támogassák a Közlekedési Múzeum elképzeléseit. Ez által tudományosan hiteles módon tudjuk az utánunk következő generációk számára is lehetővé tenni elődjaink, első sorban Széchenyi István és fia, Ödön, Baross Gábor, Balázs Mór, Kandó Kálmán, Jendrassik György, hogy - csak néhányat említsek - munkájának megismerhetőségét.

Mint beszédem elején említettem, mindenki számára ismert Széchenyi gróf hatása a mai magyarországi közlekedéspolitikára.

És még egy fontos Széchenyi idézet:

„Ha nagyban nem, kicsinyben kell dolgozni. Ha a kérőt, ki csak a hon boldogságáért esedez, a kapunál kizárják, - jelenjen meg az ablaknál.

Ha azon kidobják, toppanjon be a kálhánál.”

Őrizzük meg a jövő számára gróf Széchenyi István magvas gondolatait!

Mutassuk meg a múltnak, hogy képesek vagyunk megőrizni azt a jövőnek!

Köszönöm megtisztelő figyelmüket!