

Hatodik díjazott

## AZ ERDÉLYI MÚZEUM-EGYESÜLET ÉS ALAPÍTÓJA, GRÓF MIKÓ IMRE

társadalom-, tudomány- és gazdaság szolgálata  
MAGYAR ÖRÖKSÉG

A szabadságharc és az osztrák abszolutizmus utáni kiegyezés első felelős magyar kormányának közmunka- és közlekedési miniszterévé a király gróf Mikó Imrét, korának kiváló székely politikusát nevezte ki. Ki volt ő, a mai ünnepi alkalom egyik kitüntetettje? A zabolai (Háromszék vármegye) születésű főnemes jogi diplomájának megszerzése után az akkori korszak legfőbb erdélyi államhatalmi szerve, a nagyszebeni Erdélyi Kormányzótanács (Gubernium) tisztviselője, tanácsosa, majd kincstárnoka. Az 1848 októberében hatvanezer fő részvételével megtartott agyagfalvi székely nemzeti tanácskozás elnöke. Itt a székelység felesküldött a magyar alkotmányra, népfelkelést hirdettek, foglalkoztak Erdély és a szabadságharcot irányító magyar kormányzat kapcsolatával és az erdélyi szász és román nemzetiség szabadságharcbéli magatartásával. Mikó 1849 decemberében a nemzetiségi kérdésekkel és jogsérelmekkel kapcsolatban a császári udvarban a Gubernium részéről petíciót adott át, s emiatt tíz hónapig Olmützben őrizetben tartották. Ezután teljes politikai passzivitásban élt, közben 1860-61-ben rövid ideig a kormányzótanács elnöke volt, de e megbízatásáról a császári külpolitikával való egyet nem értése miatt újból lemondott.

Ezek a politikamentes évtizedek tették lehetővé Mikó Imre számára, hogy rendkívül széleskörű kulturális-tudományos tevékenységet fejtsen ki. Legnagyobb alkotása az Erdélyi Múzeum Egyesület (EME) és az Erdélyi Nemzeti Múzeum létrehozása volt 1859-ben, amelyhez saját palotáját és kertjét ajánlotta fel a kolozsvári Szén utcában. A múzeum gazdag történeti, művészeti, néprajzi, állat- és növénytani gyűjteményének gondozásával és fejlesztésével az egyesület foglalkozott, amely emellett az erélyi tudományos élet irányítójaként – tulajdonképpen, mint Erdély tudományos akadémája – rendkívül széleskörű és magas szintű munkásságot összpontosított négy szakosztály (bölcsezet-, nyelv-és történettudományi; természettudományi; orvostudományi, valamint jog-és társadalomtudományi) keretében. Mikó Imre így ír e munkáról az EME *Erdélyi Múzeum* című lapja 1856. március 31-ei számában: „Mondanám azt is, hogy az Erdélyi Múzeum az itteni magyarság fennmaradásának, nemzeti irányú fejlődésének, hazai és állami jelentőségének conditio sine qua nonja.” Az EME tevékenysége ötven éves szüneteltetés után és lapjának kiadása 1990 óta ismét folytatódik - Benkő Samu akadémikus szerkesztésével és kiemelkedő munkájával. Mikó Imre harminc éven át, mint a Kolozsvári Nemzeti Színház felügyelő bizottságának elnöke támogatta a magyar színjátszást, 1840-től haláláig az Erdélyi Református Egyházkerület főgondnoka, a nagyenyedi, a szászvárosi és a sepsiszentgyörgyi református kollégium és számos református iskola bőkezű támogatója volt, jelentős szerepet vállalt a kolozsvári tudományegyetem 1872. évi felállításában is. A Magyar Történelmi Társulat alapítója (1867) és első elnöke volt. Jelentős történelmi tárgyú szakirodalmi munkássága, műgyűjtői és művelődéspolitikai tevékenysége, nemzetének fejlődése érdekében kifejtett politikai tevékenysége miatt méltán érdemelte ki az „Erdély Széchenyije” megtisztelő címet, ahogy őt Tompa Mihály a hozzá intézett versében nevezte.

A Magyar Örökség-díj odaítélésének további alapjául Mikó közlekedéspolitikai és vasútfejlesztési tevékenységét kívánom kiemelni. Mint Andrássy közlekedési minisztere, óriási jelentőséget tulajdonított az Európa-szerte akkor induló vasúti közlekedésnek. Látta, hogy Magyarország, azon belül Erdély gazdasági felemelkedését, a mezőgazdasági és ipari

termékek kereskedelmét, az utasforgalom fejlesztését, s így a magyar és az erélyi kultúra aktív kapcsolatát, csak a vasút tudja biztosítani. Hazánk vasúthálózatát az abszolutizmus éveiben az osztrák birodalmi érdekek szerint alakították ki: Bécs és a Balkán kapcsolatait és katonai szempontok megvalósítását szolgálta a már 1858-ban üzembe helyezett Bécs-Pozsony-Pest-Temesvár-Báziás közötti Osztrák Államvasúti vonal, amelyhez Tiszavidéki Vasút 1859-ig bekötötte Nyíregyházát, Nagyváradot és Aradot. A kiegyezéskor e városoktól keletre, tehát Erdély egész területén nem volt vasút. Mikó egy, a Széchenyi-féle 1848. évi közlekedésfejlesztési javaslatot alapul vevő, azt továbbfejlesztő, 4 820 km hosszú magyar vasúthálózat kiépítésére tett javaslatot az 1867. évi országgyűlésnek. E nagyvonalú tervében kiemelt szerepet szánt Erdély vasúti bekapcsolásának. A megelőző években sok vita folyt az erdélyi vasút vonalvezetéséről: egyesek a Nagyvárad-Bánffyhunyad-Kolozsvár irányt, mások a déli, az Arad-Gyulafehérvár vonal megvalósítását helyezték előtérbe. Mikó Imre egyértelműen az első változat mellett döntött, Kolozsvár és a székely városok rövidebb bekötése érdekében. Az 1868-ban megalakított Magyar Keleti Vasút, egy angol érdekeltségű magánvasút-társaság kezdte meg a munkát, amelyet - a Sebes Körös völgyének igen nehéz terepviszonyai mellett - a Nagyvárad és Kolozsvár között 152 km hosszban két év alatt befejezett, és a vonalat 1870. szeptember 7-én üzembe helyezték. További két év alatt megnyitották - e vonal folytatásaként - a Kolozsvár-Tövis-Segesvár-Brassó vonalat és az ehhez csatlakozó, Marosvásárhelyt, Gyulafehérvárt és Nagyszebent bekötő vasútvonalakat, összesen 603 km hosszúságban.

Mikó Imre – Széchenyihez hasonlóan – az államvasúti rendszerben látta az ország vasútrendszerének helyes megoldását. Az 1869-ben általa alapított Magyar Királyi Államvasutak (MÁV) vonalhálózati hossza a századfordulóig 2 565 m-re nőtt, és Európa egyik legkorszerűbb vasútvállalatává fejlődött. E rövid laudáció keretében is Mikó Imrének két olyan döntésével találkoztunk, amelyek napjainkban is időszerűek: a Székelyföldet bekötő vasútvonal előnyös változatának kiválasztásával és az államvasúti rendszer preferálásával az állami költségvetést évről-évre sújtó, gyakran indokolatlanul túlzott kamatgaranciákat követelő, külföldi érdekeltségű magánvasutak államosításának szorgalmazása (Magyar Keleti Vasút, 1876). E két, az anyaország és a Székelyföld kapcsolata, valamint az építési költségek vállalása szempontjából egyaránt fontos. A Mikó Imre által helyesen megoldott probléma a jelenkor autópálya építéseivel kapcsolatban szinte teljesen a százharmincöt évvel ezelőtti módon foglalkoztatja a mai kormányzatot.

Gróf Mikó Imre 1876-ban hunyt el Kolozsvárott, síremléke a Házsongárdi temetőben kereshető meg. Emlékét az általa alapított kolozsvári botanikus kertben mellszobor, nevét Budán utca őrzi. Munkájának elismeréseként a Magyar Tudományos Akadémia és a Magyar Államvasutak *Mikó Imre-díjat* alapított, évről-évre két-két kiváló vasúti tudományos szakembernek a Magyar Tudomány Napján történő kitüntetésére.

Az Erdélyi Múzeum Egyesület munkája, valamint gróf Mikó Imrének Erdély kulturális és gazdasági fellendítését szolgáló tudománypolitikai és vasútfejlesztési tevékenysége magyar örökség. Ha Kolozsvár felé utazva, a Sebes Körös völgyének szurdokai között kattognak alattunk a vonat kerekei, gondoljunk e vasútvonal megálmodójára és létrehozójára: gróf Mikó Imrére!

*Dr. Kerkápoly Endre*  
*professor emeritus*

### Életrajz

**Mikó Imre, gróf** (\*1805. szeptember 4. Zabola, +1876. szeptember 16. Kolozsvár) művelődéspolitikus, történetíró, miniszter. 1813-1824: a nagyenyedi Bethlen-kollégiumban tanul. 1824-től joggyakornok, 1826-tól guberniumi (kormányshéki) tisztviselő, 1837-től főkormányshéki tanácsos. A Bach-korszakban a passzív ellenállás politikájának a híve. 1861-ben rövid ideig Erdély főkormányshéja. 1867-1870: közmunka-és közlekedésügyi minisztert. 1843-tól a kolozsvári Nemzeti Színház felügyelő bizottságának elnöke. 1859: megalapítja az Erdélyi Múzeum Egyesületet. A Magyar Történelmi Társulat egyik megalapítója, 1867-től haláláig elnöke.