

VASÚT, AUTÓ, LOVASSZEKÉR

NAPJAINK több súlyos problémája között semmiesetre sem számíthatjuk közlekedési eszközeink egymás között kialakult versenyét az utolsók közé és legkevésbé szabad ezt a kérdést azok közé soroznunk, melyek megoldásával csak a későbbi jövő folyamán kívánunk foglalkozni, mert égetően fontos ennek a versenynek helyes szabályozását megoldani addig, amíg súlyosabb hátrányai nem jelentkeznek.

Az a hatalmas fejlődés, mely a közlekedési vállalatoknak a múlt század végén lehetőségeit megsokszorozta és forgalmát hihetetlen mértékben megnövelte, szükségszerűen elhitette ezeknek a vállalatoknak vezetőivel, hogy a vasutak monopolisztikus helyzete mindig meg fog maradni és azt soha semmiféle találmány vagy technikai újítás nem helyezheti egy alárendelt vagy egyelőre is mellérendelt szerepbe. A vasutak egyrészt ez oknál fogva, de másrészt azért is, mert monopolisztikus helyzetüket állami támogatással is megtámastották, egy erősen konzervatív gondolkodási formát vettek fel, mely csak akkor jutott napvilágra, amikor az első versenylépések megindultak; a vasutakkal szemben a verseny megindult, de a vasutak még mindig szigorúan ragaszkodtak maradi elgondolásaikhoz és az elvesztett utastömegeket a gazdasági válság, a csökkent utazási készség terhére írták és annak tudták be, hogy velük szemben egy méltatlan konkurrens lépett fel. És miután a gazdasági válságnak megszüntetésére egyedül nem vállalkozhattak, arra bírták rá a törvényhozást, hogy eddigi monopolisztikus helyzetüket erősítse meg és tiltsa meg a közúti verseny kialakulásának minden lehetőségét. A vasutaknak ez a törekvése majd mindenhol, legfőképpen ott, hol a vasutak az állam tulajdonát képezték, célt is ért és a közúti forgalom törvényes úton való visszafejlesztése után a vasutak forgalma igen gyér mértékben, de ismét növekedésnek indult.

Másképpen alakult a helyzet azokban az államokban, ahol a vasutak magántulajdonban voltak, mert itt az állam nem biztosíthatta a közúti verseny fellépésének idején a vasútüzem tulajdonosának monopolisztikus helyzetét. Itt a verseny teljesen szabadon, minden mesterséges tényező közbelépése nélkül indult meg és talán már el is érte célját, valószínűen meglepetésre úgy, hogy a vasút sem vesztett térfoglalásából, hanem egyedül az utazási lehetőségek szélesbedtek meg, a köznek, az utazni vágyóknak, a szállítmányozóknak jelentős előnyére. Mert korunk újabb közlekedési eszközei: a repülőgép, az autó egyáltalán nem versenytársai a vasutaknak, hanem az egész közlekedést átfogó munkának részesei, melyeknek egyenként is megvan a maguk külön helye és a legtokéletebb forgalmi életet adják egymást kiegészítve, összekötve. Mert korunk közlekedési eszközeinek egyéni

sajátos helyeik vannak, melyeket ha elfoglaltak, minden verseny kizárásával úgy üzemileg, mint gazdaságilag a legtökéletesebben és biztosabban dolgozhatnak.

Hazánkban éppen úgy, mint Európa több más országában, ahol a vasutak állami tulajdont képeznek, a verseny nem fejlődhetett minden zavaró momentum nélkül, mert a közúti forgalom lehetőségének hatalmi eszközökkel szabtak határt.

Ha feltesszük azt a kérdést, hogy helyes volt-e az állam részéről a vasút erélyes védelmét biztosítani, úgy minden körülmények között igennel kell felelnünk. Ezt a választ több körülmény indokolja. Vasútvonalaink a nemzeti vagyonnak egy olyan tekintélyes részét képezik, melyet semmiféle körülmények között sem szabad kihasználatlanul, kamatoztatlanul hagynunk. Védeni kellett a vasutat, meglévő hatalmas berendezései, alkalmazottainak magas száma és nem végső sorban külkereskedelmi szempontok miatt is.

Ez az utóbbi az a szempont, melyet mindeztideig sem a napi sajtóban, sem a tudományos irodalomban kellőképpen nem húztak alá és amelynek fontosságát talán minden elé kell helyezni. Nem lehet ugyanis sohasem figyelmen kívül hagynunk azt a tényt, hogy vasutaink jórészt, mondhatnánk teljességben képesek hazai nyersanyagok, fűtőanyagok segítségével üzemüket fenntartani, míg ezzel szemben a vasút versenytársa a külföldi ipar- és hajtóanyagtermelést fokozhatja csak és ha automobiliparunk éppen a várható fejlődés hatása alatt meg is erősödnek, nem számíthatunk soha sem arra, hogy ezek üzemanyagát is belföldön tudjuk előteremteni.

A napi sajtó és igen jelentős mérvben a szakirodalom is az olajvállalatok és autógyárak hatása alatt állandóan felszínen tartja a motoros forgalom ellen irányuló minden állami intézkedést és szédületes külföldi példákra hivatkozik, melyek között első helyen áll az Amerikai Egyesült Államok hatalmas autóparkja, autós forgalma. Azt azonban még talán sehol sem fejezték ki, hogy a szédületes méretű amerikai autóipar, autós közlekedés és autósportok szoros összefüggésben vannak az U. S. A. nemzeti vagyonának jórészt képező olajmezők mind tökéletesebb kihasználására irányuló törekvésekkel. Azt is figyelmen kívül hagyták, hogy a berlini 1934. évi autókiállítás megnyitó beszédében Hitler az autógazdálkodásnak külön gazdasági jelentőségéről azt mondta, hogy az a németeknél is elsősorban behozatali növekedésben nyilvánulna meg. Ezek a tények pedig vannak oly rendkívül jelentősek, hogy figyelmen kívül nem hagyhatók és a hatalmi közbelépést nem egyedül a vasút érdekében kellett megtenni, persze nem annyira, hogy egyáltalán ne engedje meg a közúti közlekedésnek fejlődését, a közlekedésnek a jövőben való tervszerű motorizálását,—csak a mindenkor szükséges méretek között.

Feltűnő volt, hogy az államhatalom a versenyben a vasút érdekében messzemenő intézkedéseket tett, ugyanakkor pedig jelentős és modem útépitéseket indított meg az autóforgalom érdekében. Pillanatnyilag ez a két tény ellentmondónak tűnik fel, aminthogy valóban furcsa volt az a helyzet, hogy az állam direkt autóforgalom céljaira épített modem új utakat és ugyanakkor pl. megszorította a teher-

autófuvarozók működési körét, vagyis az új utak motoros forgalmát mesterségesen megcsökkentette, ahol azután a lovasszekerek száma szaporodott meg a kívánatosnál jóval nagyobb mértékben.

Ez az ellentmondás vezetett azután oda, hogy a forgalom sehogy sem találta meg a maga helyét és nem tudott a maga adott keretei között lebonyolódni és a vasúti forgalom csökkenése a gazdasági válságon kívül, ennek a lehetetlen helyzetnek is következménye. A túlságos és sokszor tervszerűtlen kormányzati beavatkozás rengeteg súlyos hibát hozott magával, melyeknek kiküszöbölése semmiesetre sem várható máról-holnapra és semmiesetre sem egy ismételt törvényhozási közbelépés eredményeként. Nem akarjuk azt mondani, hogy a vasút és autó közötti versenyben nem szükséges a határokat kellő módon megszabni, de a vasút felett való túlzott gyámkodás a vasutaknak konzervatizmusát megerősítette és ez sokkal inkább volt ezek kárára, mint előnyére.

Az áruszállításban a közúti autófuvarozás versenye nem oly jelentősen káros a vasútra, mint a személyszállításban. A teherautófuvarozás hatalmas előnye ugyan a háztól-házig való fuvarozás lehetősége, de egyelőre a magas benzinámokkal sújtott szállítási lehetőségek miatt csak a darabáru szállításnál lehet a teherautó a vasút komoly konkurrensa.

Az áruszállítás terén a közúti autóforgalomnak a kimondottan gyér forgalmú területeken oly nagy jelentősége van, hogy ezeken a forgalmat a vasutaknak át kell engedni, úgy amint az már hazánkban is egy viszonylatban meg is történt.

A teheráru szállítás terén azonban hazánkban a vasúttal szemben egy sokkal jelentősebb versenytárs lépett fel, mint az autó, mely nemcsak a vasútnak és teherautónak adottságait teszi tönkre, hanem egyben a nagy áldozatokkal kiépített modem autóutakat is.

A GUMIKEREKŰ golyóscsapágyas lovasszekér hatalmas versenytársként, veszedelemként lépett fel minden közlekedési eszköz, vállalkozás és tervszerű politikával szemben. A szekérforgalom az elmúlt néhány évben az olcsó takarmányárak és a magas mezőgazdasági munkanélküliség következtében hihetetlen mértékben növekedett meg, de a szekérfuvarozás előtérbe jutását igen jelentősen megkönnyítették a modem autóutak építései is. A minden szabályozást nélkülöző és minden közteherviselés nélkül fuvarozó lovasszekerek ma már rendszeres menetrendszerű járatokat tartanak fenn az ország egész területén, igen sokszor több százkilométeres útvonalakon, ami nemcsak az Államvasutak és a legális autófuvarozás szempontjából aggályos, hanem általános közlekedéspolitikai és nemzetgazdasági érdekek szempontjából is. A lovasszekerek közlekedése megdöntötte a nyilvános és kihirdetett tarifával dolgozó közlekedési vállalatok egész üzletmenetét.

A lovasszekér-fuvarozással szemben mielőbbi beavatkozás szükséges; ezt az alábbi néhány adat igazolja. Amíg a teherautó csak a darabáru szállítás terén lehet komoly konkurrens, addig az alábbi példában éppen tömegáru terén bizonyíthatjuk a lovasszekerek versenyképességének mélyen a gazdaságosság színvonala alatt álló voltát.

Tízezer kilogramm lisztnek Kecskemétről Budapestre háztól-házig való fuvarozása

	5 tonna hordképességű lovasszekérrel	vasúttal
a kecskeméti kifuvározás		15 P
a kecskeméti kövezetvám		6 „
fuvardíj Budapestig	80.— P	162 „
mérlegdíj		5 „
budapesti kövezetvám	12.50 „	27 „
budapesti házhozzáállítás		25 „
Összesen	92.50 P,	240 P

A lovasszekerek ma már rendszeres menetrendekkel közlekednek az Alföld majd minden nagyobb községéből, két, három ló által vonatnak, szervezett váltóhelyeik vannak és jelentős nagy terhekkal három nap alatt jönnek Budapestre Hódmezővásárhelyről. De nemcsak a teherszállításban konkurrálnak a vasúttal, hanem a személyszállításban is, úgy a piaci, mint a szombat esti, vasárnap esti munkaforgalomban a mezőgazdasági munkások városközi szállításában, amint azt Cegléd—Abony között a moderm betonúton is láthatjuk.

Hogy állításaink nem egy-egy kiragadott példából állanak, arra bizonyítékot tudnak nyújtani a városok vámsorompói, ahol a válság elmúlt ideje alatt a teherautók, személyautók jelentős kiesésével szemben évről-évre több és több lett az áthaladt szekerek száma.

Rá kell egyszer már jönnünk arra a tényre, hogy a gazdasági válság következtében közel sem csökkent a forgalom olyan mérvben, mint a vasutak kieső forgalma mutatja, hanem a forgalomnak egy igen tekintélyes része elvándorolt és mint ki nem mutatható, de jelentős tény él és mozog még ma is. Az állami beavatkozás tehát igen is szükséges, mert nem szabad a lovasszekérforgalom céljaira átengedni a nem azoknak épült szép autóutakat, melyeken jelentős idegenforgalmi autósforgalomnak kell még lebonyolódni.

A közúti motoros forgalmat nem nélkülözhetjük, még a tanulmányunk elején kifejtettek ellenére sem és annak fejlődését nem szabad mesterségesen megakadályozni, hanem a vasutat a tiszta és becsületes fegyverek útján kell visszaemelni az őt megillető helyre, a közlekedés egységén belül. Ezekre a fegyverekre a következőben kívánunk rámutatni.

AZ ÁLLAMI BEAVATKOZÁS szükségességénél sokkal fontosabb a vasút szempontjából a helyes és versenyképesség érdekében történő reformok mihamarabbi végrehajtása. A közút és a vasút között kialakult versenyt végeredményében a vasutaknak maguknak kell megnyerniük és korántsem lehet azt róluk feltételezni, hogy erre képtelenek. De sajnos hazai vasutainknak konzervatív haladási iránya eddig sokban nem tett eleget ennek a kívánalomnak és a hatalmi támogatásba vetve bizalmát, megmaradt sok vonatkozásában múlt századvégi helyzeténél.

Amikor a múlt század első felében a vasutak úrnak indultak, magukat a meglehetősen primitív közlekedési viszonyok között azonnal nélkülözhetetlenné tették és máról-holnapra kiszorították az addigi

közlekedési eszközök valamennyiét, illetőleg azokat lokális viszonylatokra szorították vissza. Az autó, a repülőgép már nem ezzel a mindent elsöprő, visszaszorító tendenciával lépett a porondra, mert ezt éppen a vasúttal szemben nem is tehetné és nem is fogja soha megtehetni, sem ott ahol állami, hatalmi tekintély áll a vasút mögött, sem ott, ahol a vasút erre soha sem számíthat. A postakocsit, a váltott szekereket a vasút napok alatt tönkretette, de a folyami hajózás igen keveset veszített értékéből a vasút térhódítása ellenére is és helyes, önmagától kialakult versenyben az autó és repülőgépnek a vasútra gyakorolt hatása még kisebb is maradhat. Kisebb maradhat, leginkább akkor, ha a benzin- és olajvámoknak díjtételeit külkereskedelmi szükségből nem szállítjuk alá. A vasút azonban eddig nem helyzeti és technikai előnyére támaszkodva állt a versenyben, hanem csak monopolisztikus voltát erősítette meg, az új konkurrensokkal szemben. Ennek közlekedéspolitikánk és forgalmi életünk jövője szempontjából igen káros hatásai lehetnek, hatalmas szerencse még, hogy idegenforgalmunk céljai érdekében kormányférfiaink nem zárkóztak el — a vasút érdekei miatt — a legmodernebb autótutak egynémelyikének kiépítésétől.

Első és legfontosabb tény tehát a vasút monopolisztikus helyzetének feladása és a versenyben saját adottságaira való utalása. Ez pillanatok alatt képes volna megszüntetni a még mindig uralmon lévő konzervatív vasúti politikát, mely talán a legjobban a menetrendi politikában jegecesedett ki. Ha valaki veszi magának azt a fáradságot és elővesz egy ötven év előtti menetrendkönyvet (szerencsére ilyen már csak alig-alig van), úgy megdöbbenve fogja azt tapasztalni, hogy az, sok külsőségtől eltekintve, alig különbözik a maitól. A lényegtelen dolgoktól eltekintve különösen feltűnő a naponként indított vonatok számának jelentős szaporodása, — melyből egymagában is az utazási szükség megszaporodására következtethetünk — de ezzel szemben megdöbbenő az, hogy az utazási idők lényegesen sehol sem csökkentek, sőt talán még meg is növekedtek.

Az elmúlt ötven év a technika fejlődésének fénykora volt, melyben hihetetlennek látszó találmányok születtek és lettek mindenkié, de a gőzvasutak ma még mindig közel ugyanolyan sebességi viszonyokkal bonyolítják le a személyforgalmat, mint akkor, amikor még sem autó, sem repülőgép és dróttalan táviró nem léteztek. Az átlagos utazási sebesség az ötven év előtti viszonyokkal szemben alig növekedett és főleg nem lett gyorsabb a háromszáz kilométeres távolságokon belüli tér legyőzésében, vagyis éppen abban a távolságban, mely megcsónkított hazánkon belül egyedül álló. A menetrendek alakulását egy kiragadott példával illusztrálhatjuk, de több más esetet is iktathatnánk ide, melyek mind megtámasztják fejtegetéseinket. A Budapest—Szeged közötti 190 kilométeres távolságot átlagosan:

1883 nyarán a gyorsvonat 3 ^h 52' alatt, a személyvonat 6 ^h alatt							
1890	„	„	„	3 ^h 19'	„	„	5 ^h 58'
1900	„	„	„	3 ^h 31'	„	„	5 ^h 17'
1910	„	„	„	3 ^h 28'	„	„	5 ^h 44'
1933	„	„	„	3 ^h 11'	„	„	6 ^h 13'

futotta be.

Megdöbbenő ez a tény, hogy a repülőgép, automobilizmus térhódítása ellenére is az utazási idő több ma, mint ötven évvel ezelőtt, amikor a váltott lovasszekér képezte az egyedüli konkurrenciát a maga három napos utazási idejével.

Nem kétségtelen, hogy ilyen menetrendi politika tartása mellett a közúti forgalommal a versenyt csak állami védelem alatt lehet folytatni. A menetidők csökkentése nem lehetetlen, mert már az 1934. évi nyári menetrendben erre kísérleteket tettek és a fent említett esetben közel egy óras időmegtakarítást lehet a személyvonattal is elérni. De feltétlenül szükség van a közlekedő személyvonatok sebességének további erőteljes fokozására; motorizálás, elektromos vontatás vagy bárminő más úton is, de nem kétségtelen, hogy még a mai gőzüzemű vontatás mellett is mód van a menetrendek jelentős átdolgozására. Szükség van a magasabb egyenlő sebesség felé való törekvésre, ami alatt azt értjük, hogy a személyvonatok menetidejét lényegesen le kell szállítani és azokat a gyorsvonatokéhoz közelebb kell hozni. Az autóverseny jelentős mérvben küzdhető le ennek útján. Sajnos, ezzel szemben a vasút amíg a gyorsvonatokban kényelmes, gyors, jó utazási lehetőségeket nyújt, addig a személyvonatokban éppen a menetrendek összeállításánál az utasokra semmi tekintettel sincs és ezen keresztül a személyforgalomnak a közútra való átvándorlását eddig csak elősegítette.

A közúti autóbusz gyorsabb, mint a mai személyvonat és ha nem volna a közúti autóbusz közlekedés éppen a vasutak érdeke miatt korlátozva, akkor annak ellenére, hogy az autóbuszon való közlekedés mindig drágább, mint a vasút, — versenyben mégis győztes lenne. Helytelen, hogy amíg gyorsvonataink átlagos utazási sebessége 60 km, addig a személyvonatok csak 33—35 km-es sebességgel haladnak fővonalainkon is. Az autóbusz, de a személyautó versenye miatt is, feltétlenül szükség van a személyvonatok utazási sebességének a gyorsvonatokéhoz való közelebb hozatalára, amit a gőzüzemű vontatás mellett is el lehet érni.

Igen természetes, hogy a verseny érdekében, de talán anélkül is, módot kell keresni arra, hogy a forgalom meggyorsíttassék, mert ma igen-igen lassú, még akkor is, ha a környéki forgalomban vizsgáljuk ennek adatait. Erre egy kis áttekintést még érdemes végig nézni. A menetsebességek ötven év óta igen sok esetben csökkentek, az utazásra fordított idő az egyre nagyobb számmal kitelepültek részére több, mint volt akkor, amikor a példába vont települések nem voltak Budapest szerves részei. Az átlagos menetidő:

	B u d a p e s t			
	Vác (34 km)	Hatvan (69 km)	Monor (38 km)	Tárnok (24 km)
	k ö z ö t t			
1883-ban	1 ^h 05'	2 ^h 10'	1 ^h 33'	47'
1890-ben	1 ^h —'	2 ^h 09'	1 ^h 25'	41'
1900-ban	— ^h 58'	2 ^h 05'	1 ^h 14'	46'
1910-ben	— ^h 57'	2 ^h 02'	1 ^h 12'	45'
1930-ban	1 ^h 06'	2 ^h 14'	1 ^h 17'	57'

A menetidőnek sokszor igen jelentős növekedése súlyosan hátráltatja a forgalomnak további fejlődését, talán még sokkal inkább, mint a jelenlegi válság, éppen úgy, amint a nagyváros kötött közlekedési eszközét, a villamost is elnépteleníti lassú, sokszor nehézkes haladása, amint hogy a lóvasút felett aratott gyors győzelmét is annak idején utóbbinak lassúvá válása segítette elő. Hogy a személyforgalom fejlesztése terén mennyire fontos a sebességek megnövelése, azt leginkább az bizonyítja, hogy amíg a személyvonatok kihasználtsága a távolsági forgalomban igen visszaesett, addig a gyorsvonatok III-ik kocsiosztálya állandóan a legjobban kihasznált, pedig a személyvonatok II-ik kocsiosztályánál is drágább tarifával közlekedik. A gyorsaság érdekében azonban a kisebb kiadási többlet szerepe jelentéktelen és nem képezi megfontolás tárgyát.

Még egy érdekes összevetést helyezünk ide. Az előbb Budapest—Szeged viszonylatban a menetidők alakulásának képét nyújtottuk, most kövesse ezt a menetdíjak összeállítását is. Csak a gyors és személyvonatok II-ik kocsiosztályára vonatkozó adatokat mutatjuk be. Ezek Budapest—Szeged, 190 km-es vonalon

		gyorsvonaton		személyvonaton	
1883-ban	952 kr	2209	pengő fill.	794 kr	1834 pengő fill.
1890-ben	650 „	1508	„	530 „	1230 „
1900-ban	1200 fillér	1392	„	960 f	1014 „
1910-ben	1200 „	1392	„	960 „	1014 „
1933-ban	—	1900	„	— „	1190 „

A viteldíjak alakulása ebben a példaként felvett viszonylatban, szemben a menetidők alakulásával, azt mutatja, hogy a lassúbb közlekedést azzal iparkodott a vasút előnyben részesíteni, hogy a gyorsvonatok díjszabását messze a személyvonatok fölé emelte, míg régebben éppen a gyorsvonat! közlekedést iparkodtak jobban népszerűsíteni. Minthogy sem a személyvonati díjszabásnak felemelése, sem a gyorsvonat díjszabásnak leszállítása, ez utóbbi még kevésbé hozná meg a kívánt kiegyensúlyozó eredményt, a legtökéletesebben úgy érhet a vasút célt és növelheti meg forgalmát, ha a személyvonatok menetsebességét, —főként pedig, mert ez könnyebben érhető el — az utazási sebességet fokozza. Hozzá kell ehhez még tennünk azt, hogy ez a mód egyben a legkevesebb többletkiadást is okozza, a bevételek várható szaporodása mellett.

A vasút ma még csak az állami gyámkodás következményeként tartja a közlekedéspolitikában vezető szerepét, de annak elmaradása esetén sem veszítené el azt, hanem csak elmélyítené. A vágányokhoz kötött közlekedésnek olyan hatalmas technikai és közlekedéspolitikai előnyei vannak, — ma még jórészt kiaknázatlanul — melyekkel szemben az indokolatlan versenyt a motoros közúti közlekedés úgyszemint fogja sokáig tartani és megkeresi a maga sajátos helyét az egységes forgalmi életben belül. Tévedés az, hogy a vasútnak monopolisztikus jellegét állami támogatással kell biztosítani, ellenkezőleg, éppen állami támogatással és munkával kell siettetni a modern autóstrádák építését, hogy a verseny korunk két jellegzetes közlekedési eszköze között,

mindkettő javára, jobb és gazdaságosabb forgalmi lebonyolítást tudjon biztosítani és az abszolút forgalmat, úgy az áruk kicserélődésének munkájában, mint a személyszállításban, a kultúremberbe a világháború óta beoltott utazási kedv miatt elmélyítve, még a múlt századvég fejlődésénél is jobban elősegíthesse. A mindinkább kollektívizmusra törekvő állami elgondolásokban kissé furcsán hat a közlekedésnek individualizmusra törekvése, de be kell látnunk azt, hogy az individualista közlekedési eszközök fejlődése nem lehet káros az államra.

Δ vasutak megindulása felrázta a múlt század elejének emberiségét és olyan tömegeket mozgatott meg az általános kultúra, gazdasági érdekek és szociális jólét előnyeire, melyhez hasonlót sohasem láttunk és mely tömegmozgások újabb fényes korszakát jelentették az emberi kultúrának. Újabb és újabb közlekedési eszközöknek sorompóba lépése nem vetheti vissza azt, sőt egy még nagyobb és fényesebb kulturális és gazdasági fellendülésnek kell bekövetkezni azáltal, hogy újabb közlekedési eszközök segítségével a világ szétszórt tájai ismét még jobban közelebb kerülnek egymáshoz és lehetővé teszik az emberi látókör kiszélesülését, a távolságok fokozottabb legyőzését és egy még jelentősebb árucserének kiépítését, melyen keresztül ma már az ember tényleg teljes egészében képes birtokba venni tartózkodási helyét: a Földet.

Ruisz REZSŐ