

politikai viták elkerülését. Csak így lehetséges a nemzet minden rétegét közös építő munkába beállítani.

Abban az időben a fejlődő kapitalizmus és műszaki fölfedezések hatására Európa nyugati népeinél erős gazdasági föllendülés indul meg. Széchenyi számos külföldi útja alkalmával saját szemeivel láthatta azokat az okokat, amelyek a fejlődést lehetővé tették. Tapasztalatai azonban — elmaradottságunkat illetőleg — nem ejtik kétségbe. „Csak magunkban a hiba, de egyszersmind magunkban is a feltámadási erő.”

Munkásságát természetesen befolyásolják külföldi tapasztalatai. A fejlettebb technikai és gazdasági viszonyokból sokat és tudatosan tanul, azonban reformtörekvései mindig a hazai viszonyokból indulnak ki és mindig gyakorlati szükségletekből fakadnak.

Abban az időben még a mezőgazdaság az uralkodó, de a tőkés gazdálkodás az iparnak és kereskedelemnek erős fejlődést biztosít. A régi munkaszervezet, a jobbágyság már nem felel meg az igényeknek és ezt felváltja a szabad bér munka. Az átalakulás országonként más és más. Széchenyi tudja, hogy a gazdasági élet megsínyli a radikális átalakulást és ezért a szerkesztés fejlődés szükségességét hirdeti. Sajnos, tervét nem sikerült így végrehajtani és a jobbágyfelszabadítás 1848-ban radikális reformmal történt, amit a magyar mezőgazdaság erősen megérezett.

Reformtörekvései is elsősorban a mezőgazdasággal kapcsolatosak. Mezőgazdasági vonatkozású reformtervei mellett szívügye a magyar közlekedés fejlesztése.¹

Főbb alkotásai mellett a kisebbek egész sora hirdeti, hogy minden alkalmat megragadott, amellyel hozzájárulhatott a magyarság megerősítéséhez és minden reális tervet lelkesen támogatott. Munkásságának tervszerűségét és nagyvonalúságát azonban csak úgy tudjuk megérteni és értékelni, ha figyelembe vesszük, hogy ezek mind csak pozitív magyarság-szeretetének megnyilvánulásai. Gazdasági alkotásai csak eszközjellegűek. Életének célja a magyarság erkölcsi felemelését lehetővé tenni az anyagi előfeltételek megteremtésével és így Széchenyi István gazdasági munkássága a magyar gazdaságpolitika mindenkor példaképe. *Horváth Ferenc*

SZÉCHENYI MEZŐGAZDASÁGI ÉS KÖZLEKEDÉSI POLITIKÁJA

Széchenyi korában csak a nemességnek lehetett földbirtoka. A parasztságnak — akkor jobbágyságnak nevezték — nem, mert ezt az akkori törvények nem engedték meg. A földbirtokos nemesség számára két lehetőség nyílt: vagy kiadta földjét jobbágyainak haszonélvezetre, vagy saját kezelésben műveltette jobbágyaival, robotban. Egyik sem volt kielégítő megoldás. A jobbágy nem akart sokat termelni, mert akkor többet kellett rész fejében földesurának átadnia. Az pedig, hogy minőségi termelést folytasson, egyáltalában nem volt érdeke. Nem is értett hozzá. A robotmunka természeténél fogva nem sokat ért. Mezőgazdasági termelésünk ezek következtében hátramaradt volt.

Allattenyésztésünk állapotát Széchenyi maga jellemzi, amikor azt írja: „mennyire aljasodnak el még lótenyésztésben is; legtöbbször kiadnak ménekeiken, s amelyek még ügyel-bajjal megvannak, azokból oly puha gaban-

¹ L. a következő tanulmányt.

csok, oly lábkapálók, oly kosorrú gebék kerülnek ki", hogy az nem méltó a magyarság lovashagyományaihoz. Állattenyésztésünkre éles fényt vet ez a mondat. Nemesítés, okszerű állattenyésztés nem volt.

Mindezekhez járult még az, hogy közlekedési viszonyaink leírhatatlanul rosszak voltak. Akkoriban még nem volt vasút. A vízhajózást lóval vontatott dereglyéken bonyolították le. A legelsősorú szállítási lehetőség tehát a kocsin való szállítás volt. Ehhez út kell, kiépített út azonban nem volt. Ennek az állapotnak az volt azután a következménye, hogy hiába volt az ország egyik vidékén nagy termés, nem tudták azt megfelelőképpen értékesíteni, mert nem volt meg az ehhez szükséges szállítási lehetőség. Előfordult, hogy ugyanakkor az ország más vidékén árvíz, vagy más ok következtében rossz termés, tehát gabonahiány volt. A hiányt nem tudták pótolni a közlekedés hiányossága miatt.

Mezőgazdasági és közlekedési szempontból ilyen állapotokat talált Széchenyi, mikor hozzákezdett munkájához.

Reformjait azonban nem kizárólag a kormányhatalom lehetőségeivel akarta megvalósítani. Ő nagykorú, saját lábán járó magyar *társadalmat* is akart! Terveit a társadalom erejével akarta megvalósítani. Csupa soha nem hallott, forradalmian új cél!...

A mezőgazdaság korszerűsítése érdekében legelső feladatának tekintette a jobbágyság felszabadítását, mert új gazdálkodási módszereket csak független emberek képesek megfelelően kimunkálni. A másik nagy cél a birtokforgalom kötöttségének megszüntetése volt. Ugyanis az akkori törvények nem engedték meg a birtok eladását, így arra kölcsönt sem vehetett fel tulajdonosa, hogy abból végezhesse el a szükséges beruházásokat.

Mindkettővel az volt a célja, hogy Magyarország minőségi termelést és okszerű gazdálkodást folytathasson. Terveit meg is valósította annak ellenére, hogy azokat gyakran még a jobbágyok sem helyeselték! Az idő Széchenyit igazolta, mert így teremtette meg alapjait a korszerű gazdálkodásnak.

Nem elégedett meg ezzel. Sürgette állattenyésztésünk fejlesztését is, mert tudta, milyen jövedelmezőségi emelkedést jelent ez a mezőgazdasági termelésben. Így mozgalmat indított a lónemesítés érdekében is. Ennek elérése céljából honosította meg a lóversenyeket. Munkájának eredménye az, hogy két emberöltő alatt Széchenyi akaratából a magyar ló világhírűvé vált.

A lótenyésztés érdekében indított mozgalom alkalmával használt módszerei és érvelései világítják meg a legtisztábban Széchenyinek azt a felfogását, hogy az idealizmust összhangba kell hozni az anyagi érdekekkel. E felfogásának érvényesítése egyik magyarázata nagy eredményeinek.

Ezt az érvet, az anyagi előnyt hangoztatta akkor is, amikor a Tisza és a Vaskapu szabályozásához hozzáfogott. Abban az időben egyik folyam sem volt szabályozva. Ide-oda kanyarogtak, hatalmas kiöntések szegték a folyókat, elmcosarasítva a vidéket, mely így állandó árvízveszélyben élt. Az így eliszaposított folyók hajózásra alig voltak alkalmasak. Árvizeik miatt pedig állandóan veszélyeztették a termelést.

Többször tett európai tanulmányutat, hogy ő maga is megtanulja a vízepítést. Általában Széchenyi először maga tanulta meg azt, amit meg akart valósítani. Ilyen felkészülten fogott hozzá a Tisza és a Vaskapu szabályozásához is, amit a lehetőség szabta határokon belül el is végzett.

Közben megalakult kezdeményezésére a Dunagőzhajózási Társaság. Innen kezdődik a magyar hajózás, mely ma már tengerjáró hajóival az Alföldet összeköti távoli tengerentúli országokkal is.

Nem lett volna teljes közlekedésünk átszervezése, ha nem nyúlt volna a vasút kérdéséhez is. A vasutat abban az időben találták fel. Széchenyi sietett is meghonosítani Magyarországon. A vasút bevezetését felhasználta egyúttal arra is, hogy egy kedves tervét megvalósítsa: azt, hogy az akkori Pest legyen az ország fővárosa Pozsony helyett. Magyarország vasúthálózatának központjává így Pestet tette meg. Az általa tervezett vasútvonalak azóta megépültek úgy, ahogy ő elgondolta.

Nyugodtan állíthatjuk tehát, hogy Magyarország mezőgazdaságának és állattenyésztésének, továbbá közlekedésének alapjait Széchenyi teremtette meg.

De ha Magyarország mai mezőgazdasági és közlekedéspolitikáját nézzük, ott is megtaláljuk Széchenyi hatását. Ő már akkor felismerte pl. a Duna—Tisza-csatorna rendkívüli jelentőségét. Tudta, hogy ez a csatorna a víziút olcsóságával lényegesen gazdaságosabbá tenné a Tiszavidék mezőgazdasági termelését, sőt azt erőteljesebbé, intenzívebbé is tenné, mert lehetőség volna arra, hogy öntözéssel a termelésre fel nem használható területek is bekapcsolódjanak az ország termelésébe. Ez a csatorna most, két emberöltő után kerül megvalósításra. Ha egyébből nem is, ebből látnánk igazoltnak azt a mondást, mely Széchenyit jellemzi: „A tett az első, a szó csak második.”

Páll András

SZÉCHENYI ÉS A BALATON

A balatonfüredi évszázados parkban már áll a Legnagyobb Magyar szobra. A Magyar Tenger felé fordulva nézi a tavat, melyért a több, mint száz évvel ezelőtt megindult reformmunkájából ugyanúgy jutott pár küzdelmes év, mint bármely területére ennek az országnak.

1845 augusztus hó 16-án írja Hertelendy Károlynak, Zala vármegye akkori alispánjának, hogy „8—10 nappal ezelőtt Füreden voltam; és pedig egyedül, a Balatont nézni, mikép állna rajta egy kis gőzös?” Akkoriban a Balatont rengeteg mocsár és nádas övezte, különösen a somogyi parton. Fürdőhelye úgyszólván csak egy volt: Füred, de azt is inkább a savanyúvize miatt látogatták, mint a Balatonért. Vasút nem vezetett a Balatonra, s a tó egyedüli közlekedési eszköze a csónak, esetleg — kedvező időben — a Festetics-uradalom öreg kétárbócos vitorlása. Ha jó, acélos jeget hozott egy-egy kemény tél, akkor lehetett tömegárut is szállítani rajta igen nagy veszéllyel, — egyébként csak a tavat megkerülve.

Népes községek és virágzó városok a mocsaras, náddal övezett tó partján nem fejlődtek és a lakosság szinte belenyugodott abba, hogy minden marad úgy, ahogy apái idejében volt, hisz a Balaton nyugtalan vize és sok-sok szeszélye úgy sem engedné meg a rendszeres hajójáratok megindítását.

Széchenyi István már 27 éves korában — 1818-ban, amikor Görögországban járt — foglalkozott a balatoni hajózás gondolatával. Ebben az időben írja: „az egész világon a tavakat hajókon lehet bejárni, vagy bevitör-lázni, csak az én szegény hazámban nem tudták még annyira vinni. Talán