

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 bevitorlázni, csak az én szegény hazámban nem tudták még annyira vinni. Talán

a tavak nem elég mélyek, vagy szelük nincs?" Többször tesz említést a Fertő-tóról is, amelyet magáénak tekintett s amelyet legalább úgy szeretett, mint a Balatont.

Gazdag képzeletében ott élt mindig a Balaton-kérdés, de emberfeletti elfoglaltsága késleltette annak kifejtését. S bár számtalan írásban panaszkodik, hogy „mily rövid az élet s mennyi a tennivaló“, a negyvenes években mégis hozzáfog a balatoni gőzhajózás megindításához.

Amikor a fővárosban már-már emelkedett a Lánchíd, már állott az Akadémia, fellendült a lótenyésztés és a selyemtermelés s megindult a Duna-, Tisza- és Alduna-szabályozás; füstöltek a Hengermalom kéményei; a Nagy Alkotónak maradt annyi ideje, hogy a Sopron-Ujhelyi Vasút, a tiszaháti és fiúmei munkák mellett „Balatoni Társaság“ alapításával is foglalkozzék.

Mint mindenütt, itt is tisztán látta a helyzetet. „...Magyarország szinte legkisebb magyar vidékét elhanyagolt állapotából kiemelni oly szempont, mely minden hű hazafinak legközelebb fekszik érdekében.“ Tudta és hirdette, hogy „csak egyetlen gőzösnek megjelenése is a Balatonon oly fordulatot tenne e gyönyörű víztükör mostani szunnyadozó létén, annyira nevelné az egész vidék életerejét s oly hosszú láncolatát következtetné a legszebb s előre ki sem számítható kifejléseknek, miszerint a Somogy-, Veszprém- és Zala-megyei földbirtokosok és lakosok mintegy bűbáj-vessző által jelen létükből kiemelve csakhamar oly állapot közt lennének magukat, mely a mostanihoz úgy állana, mint májusi reggel decemberi esthez s mely a mostaninál mód nélkül kellemesebb és hasznosabb is volna.“

Hogy mindez mennyire igaz volt akkor, arról a mai ember már tanúskodhatik, s mégis mennyi küzdelmébe, mennyi — szinte alázatos — kérésébe, könyörgésébe került Széchenyinek, hogy a három vármegye főuraival és gazdagjaival ezeket az alapigazságokat megértesse. Tudta, hogy a Balaton kultúrájának fejlesztése mindenekelőtt a három vármegye érdeke; ezért írja egyik röpiratában: „Alljatok elő, zalaiak, veszprémiek, somogyiak és lássuk, szavakkal vagytok-e teli, vagy hazaszeretettel, akarattal?...“

A Balatonon egy gőzhajó nemcsak azt jelentette, hogy a két part között megindulhat a személy- és áruszállítás; Széchenyi messze jövőbe tekintő szeme már 1846-ban látta, hogy ennél sokkal többet jelent. A hajóknak „égény“-re lesz szükségük és így... „megindulna a köszénbányászás“, amellyel eddig senki sem foglalkozott, pedig „ki tudja, milyen értékes köszéntömegen ül Zala, Veszprém és Somogy nem egy szegénylegénye?“ Eddig nálunk senki sem törődött a szénnel, inkább az ellenséggel csatáztunk vagy egymással torzsalkodtunk. „A szén és vas feltárása nélkül Magyarország olyan, mint egy pincenélküli ház, melynek nincs kincsesháza.“ A különös szociális érzékkel megáldott nagyúr tudta, hogy a gőzhajózás és a velejáró sok mellékes teendő a szegény emberek százainak adna megélhetést. Tudta, hogy új községek alakulnak, a régié pedig megélnékülnek, mert a balatoni gőzhajózás „életszíkrtát lövelne az egész tóra és a mintegy álomban szendergő vidéket vidor elevenséggel ruházná fel.“ És látta, hogy a balatoni gőzhajózás maga után vonná a Balaton—Duna-csatorna megépítését is.

Mindezek aranyigazságok voltak abban az időben és mégis nagy elfoglaltsága, nemzetmentő munkája közben a gáncsoskodók tömegével kellett megküzdenie. Egyesek a Balaton lecsapolását javasolták, mások a hajózás-

tól féltették a híres balatoni halállományt, az izletes fogast. A legnagyobb gondot Széchenyinek mégis az okozta, hogy azoknak tudjon megfelelni, akik a balatoni reformokkal kapcsolatban a pénzüket féltették. Széchenyinek hazafias érvei mellett itt a pénzügyi érvekre kellett rámutatnia. Kimutatta, hogy a gőzhajózás megindulása olyan telekáremelkedést fog eredményezni a Balaton-parton, hogy abból a parti birtokosoknak befektetett pénzéből megéri. Példaképpen felhozta a Lánchíd és Alagút építése alkalmával a Krisztinaváros telekárainak emelkedését.

A nagy akarás és erős küzdelem eredményeképpen 1846-ban „Széchenyi születésnapján — szeptember 21-én — bocsájtották vízre a Balaton első gőzhajóját: a „Kisfaludy“-t. Ezzel még nem fejeződött be Széchenyi balatoni reformmunkája. Ezen Isten alkotta természeti szépségét az országnak, iparkodott emberi alkotásokkal fejlődővé, hasznossá tenni. Kikötőket, rakodókat, utakat építtet és a Balaton fejlesztésére Társaságot alapít.

Ebben az időben írja — egyik, a balatoni gőzhajózásról szóló — leveleiben Deák Ferencnek: „Nagyon halad az idő, a tennivalók sora roppant. Adná Isten, hogy míg földi pályánk meg nem szakad, egyetmást kézfogva és vállvetve végbevihetnénk egymással a hazánkért“.

A balatonfüredi évszázados parkban a kő Széchenyi, mintha csak ma is mondaná: „Az én rendszerem halálom után kezd élni!“ ...

Bagoly Béla

SZÉCHENYI EMLÉKEZETE

— Arany János dicsőítő ódája. —

Széchenyi István a szabadságharc idején lelki elborulás tünetei közt vonult a döblingi (Bécs mellett) gyógyintézetbe kezelés céljából (1848. szeptember 5). Állapota egyideig nagyon súlyos volt, később azonban annyira javult, hogy ismét dolgozhatott s barátaival is felvehette újból az érintkezést. 1857-ben olvasta a *Rückblick* (Visszapillantás) című névtelenül megjelent röpiratot, amely igazolni akarja és magasztalja az osztrák kormánynak Magyarország irányában követett eljárását. Széchenyi német nyelven a szintén névtelenül (1859-ben) kiadott *Blick auf den anonymen Rückblick* (Pillantás a névtelen Visszapillantásra) című röpiratában válaszolt a *Rückblick*-re. Támadja és maró gúnnyal nevetségessé teszi benne a Bach-rendszert s megadja az amúgy is roskadozó kormányrendszernek a kegyelemdőfést. Bár rendőri ellenőrzés alatt állott, mégis valóságos sajtóirodát tartott fenn kórházi lakásában. Hírlapi cikkeket írt vagy íratott külföldi lapokba, a magyar mágnásokkal mindennap érintkezett s külföldi előkelőségek látogatását fogadta. Úgy látszott, hogy egészségével együtt szinte a régi munkakedve is visszatért. 1860. március 3-án azonban az osztrák rendőrség házkutatást tartott nála s iratait elvette tőle. Később pedig értésére adták, hogy „a gyógyintézet nem lehet számára továbbra is politikai menedékhely“. Ez annyira hatott rá, hogy lelki zavarában 1860. április 8-án, húsvét vasárnapján a hajnali órákban fobelötte magát.

A halálhír melyen lesújtotta az egész nemzetet, mint ezt Arany oly költői vonásokkal festi remény lesújtásában. Az Akadémia, amelynek alapját szintén Széchenyi vetette meg, 1860. október 13-án ült össze, hogy kegyelettel áldozzon alapítója emlékének. Az ünnepi óda megírására akkori legnagyobb költőnk: Arany János kérték fel. A gyászünnepen ő maga olvasta fel költeményét, amely a János dicsőítő ódának legremekebb példája s egyúttal mesteri méltatása a Legnagyobb Magyarnak.

A költemény sokirányú vonatkozása miatt nehéz, azért elláttuk a szükségesnek tartott magyarázatokkal.