

Kitekint? - Államtól államig

2009 november 01. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása

Még nincs értékelve

Mérték

Mai vitáink az állam és a piac körül forognak. Mi legyen az állam szerepe a globális piacgazdaságban? Rábízhatunk-e mindent a piaci önszabályozásra, vagy szükség van állami ellen?rzésre? Igaz-e, hogy a legrosszabb piac is jobb, mint a legjobb állam?

Kérjünk segítséget e dilemmák eldöntéséhez az élet tanítómesterét?l, a történelemt?l. Tim Blanning brit történészprofesszor - a Cambridge-i Egyetemen modern európai történelem oktatója, hét alapm?nek tekintett nagy történelmi monográfia szerz?je - új könyvében a westfáliai béke (1648) utáni európai történelmet mutatja be 1815-ig, a napóleoni háborúkat lezáró bécsi békéig.

Kötetét egy új európai történelemfelfogás jellemzi, amely az emberek közötti kommunikációt, tehát a közlekedést és a gondolatok cseréjét tartja a legfontosabb tényez?nek egy ország felemelkedésében vagy hanyatlásában. Erre épül a mindennapi élet szerkezete, a kereskedelem, az ipar, a mez?gazdaság, a vidék és a város, a központi hatalom és az elit kapcsolata; a reformok és a forradalmak, a vallás és a kultúra. Végül a háborúk és a békekötések sem függetlenek attól, hogy milyen módon mozogtak a kor emberei a térben, és hogyan cseréltek gondolatokat az id?ben.

Szerz?nk szerint a közlekedés és kommunikáció fejlettségi szintjét alapvet?en az egyre er?sebb központi állam határozta meg. Az államnak dönt? szerepe volt abban, hogy miként modernizálták a közlekedést Európában 1648 és 1815 között. Az elmúlt ötszáz év valójában az államról szólt Európában, a fejedelmi udvarokból kiemelked? központi államhatalom fokozatos meger?södése mozgatta az európai történelmet. Ahol a központi állam képes volt megtörni a széttagolt hatalmi szerkezetben érdekelt elitek erejét, ott esély nyílt arra, hogy javítson a közlekedési feltételeken, és ez vonta maga után az élet többi területén az emelkedést.

A német fejedelemségekben és Lengyelországban nem alakult ki er?s és stabil államhatalom, dönt?en ezért nem voltak képesek lépést tartani a holland és az angol fejl?déssel. Európa északi és nyugati országaiban egyre fejlettebb közlekedési és kommunikációs feltételek alakultak ki a vizsgált közel két évszázad során, déli és keleti államaiban viszont maradt a régi római úthálózat: a mocsár, a sár és az utazók kirablása. A skandináv, angol, holland, francia, de még a spanyol és portugál közlekedési rendszer is fejlettebb volt, mint a közép-európai, nem is beszélve Európa keleti felér?l.

A Habsburg Monarchiában látszatra er?s volt a központi államhatalom, arra mégsem futotta erejéb?l, hogy rábírja a magyar f?nemességet: szabályozza a Duna vízi útját, csapolja le az emberek közlekedését ellehetetlenít? mocsarakat és lápokat, építsen jó utakat, és fogadja el II. József reformjait - köztük a nemesség megadóztatását és a jobbágyok felszabadítását. Ezzel szemben Hollandiában és Angliában, majd Francia országban az er?s központi hatalom fokozatosan javított a vízi és szárazföldi közlekedés feltételein, segített a kor vállalkozóinak az óceánok meghódításában és a világkereskedelem kiépítésében. Nálunk csak jóval 1815 után indul el az a közlekedési modernizáció, ami a nagy folyószabályozásokban, a mocsarak lecsapolásában és persze a vasúti közlekedés kiépítésében érte el csúcspontját.

A siker forrása korunkban is a közlekedés. Ma els?sorban az információk, a tudás szabad áramlása, illetve dönt?en az oktatási rendszer min?sége határozza meg egy ország gazdagságát. Ebben ismét az államnak van meghatározó szerepe, és így értünk vissza az államtól az államig. Egyben ez a válasz az állam és/vagy piac dilemmájára.

Matolcsy György, hetivalasz.hu



Ajánló