

A Duna.

Írta: *Sucányi Miklós.*

16

Az idegenek megbámulják a Dunát, amely Pest és Buda között hömpölyög el, lassan és méltóságteljesen. Megbámulják a Duna-korzót, a Gellérthegyet és a Margitszigetet és finom bókokkal figyelmeztetnek bennünket arra, hogy ez a világ egyik legszebb pontja volna, ha . . .

Ha a pesti Duna-parton a villamosvasuti vonal nem választaná el a folyót a várostól.

Ha a Gellérthegyen stilusos villák, vagy valami romantikus, öreg omladék volna.

Ha a Duna háta nem volna oly csendes és halott.

Van valamiféle Duna-Bizottság is — nemzetközi szervezet, — amely időnként Budapesten tartja az üléseit, különben Bécsben vagy Pozsonyban székel. Az ember azt hinné, hogy ez a Duna-Bizottság a Duna forgalmának fellendítésére való. A fellendítés talán nem is volna oly nehéz, mert, — mint ahogy egy nagy külföldi nemzetgazdász mondta — ha egy ládát Bécsben bedobnak a Dúnába, az ingyen uszík le Pestre. Tehát a Dunánál olcsóbb közlekedési eszközt el sem lehet képzelni. Pedig ez a külföldi szakértő nem is gondolt arra, hogy Pesttől Bajáig nemcsak a Duna háta, de a partja is halott és néptelen, város egyetlenegy sincs a mentén, a falvak is elsorvadtak. Magyarországon nem vették észre a Duna jelentőségét?

Baross Gábor nagyon is észrevette, de nemcsak a Dunáét, de a Duna Gőzhajózási Társulat jelentőségét is és abban vetélytársát látta az általa talpra állított Magyar Államvasutaknak. E miatt Baross Gábor ellene fordult a Dunának. Harcot kezdett a Duna Gőzhajózási Társaság ellen és ebben a harcban elpusztult az öreg Duna hátán és partján minden élet. Ehhez jött még a trianoni békeszerződés és befejezte azt a romboló munkát, amelyet a különben zseniális és örökké felejthetetlen Baross Gábor kezdett el a Dunán.

Kár ezért a Dunáért. Politikusok dolga feltámasztani halottaiból a dunai életet, én csak belekapaszkodom a Dunába, belevetem magamat a reménység és a jövőbe vetett hit hullámaiba, — abba a majdnem egyetlen természeti istenáldásába, amit a trianoni béke nekünk, magyaroknak meghagyott.

Ha megtehették volna a trianoni békediktátórok, bizonyára már Pozsonynál délnek fordítják a Dunát és nem engedik, hogy évszázadek szokása szerint ezt Vácnál cselekedje. Már a cseh-szlovák Pozsonynál elhajlították volna a medrét, egyenesen Jugoszlávia felé, hogy természetes korridort alkosson Prága és Belgrád között, a magyarok még teljesebb izolálására. Szerencsére nem teheték meg s így a Duna ma is ott folyik, ahol III. Valentiniánus császár korában, — amikor a





barbár légiók kikiáltották őt a római birodalom imperátorává. Az öreg Duna most is ott folyik, ahol Mátyás király korában, de sokáig hiányzott egy hozzávaló nagy fejedelem, aki az európai kereskedelemnek főutvonárává tegye a Fekete-tenger felé hömpölygő folyamot.

Csodálatos tragikum a magyar történelemnek, hogy a Duna előnyeinek kihasználására Mátyás király óta nem történt annyi, mint a nagy Hunyadi előtt. Török hódoltság, vallásháború, kuruc-, labancvilág, osztrák uralom annyira lefoglalta ennek a nemzetnek minden jóra való energiáját, hogy a maga természetadta kincseinek kihasználására csepp ereje sem maradt. Pedig ahogy Velence a tengerből, Hollandia a kikötőiből, Egyiptom a Nilusból, Svájc a hegyeiből, Magyarország úgy megélhetett volna egyedül a Dunából, mint a kereskedelem és közgazdasági élet legtermészetesebb erőforrásából. A kiegyezés óta nem is hiányoztak a tervezgetések. Egy-egy nagykonfeciós államférfi, lobogó fantáziájú mérnökember, nemzetgazdasági ábrándozó, vagy lelkes publicista nem egyszer tett magvas prozódiciókat, nem egyszer irt szines és izgató propaganda-cikkeket a dunai hajózás fellendítéséről, Duna—Tisza-csatornára, téli kikötőre, medermélyítésre, hadikikötőre, nemzetközi áruaktárára és egyebekre nézve, amelyek megdobogtatták a szívünket, regényes elképzelésre izgatták agyunkat s aztán elmerültek a kicsinyes magyar élet ingoványaiban.

Ma csak elvétve látunk néhány fehér hajót, amely a szomszédos közlekedést bonyolítja le, de alig látunk uszályokat, amelyek azt mutatnák, hogy a világ legolcsóbb közlekedési eszköze a

Duna és hogy ez a legolcsóbb közlekedési eszköz éppen a legszegényebb népek gazdasági területeit köti össze.

A Duna hátán elhalkult az élet. Nyáron még a vadevezősök ezernyi csónaka jelentett életet a régi római fürdő és Visegrád között. Most a csónakok is pihennek a garázsokban és a Duna hátát csak a hűvös őszi szél borzolja. Budapesttől Bajáig nincs dunai és dunaparti élet s ez talán legnagyobb szerencsétlensége a trianoni Magyarországnak. Jövő tavaszig téli álmodt alszik a Duna, de akik a Duna partján élnek, nem adhatják át magukat semmiféle téli álomnak. Mert itt van az ideje, hogy szemlét tartsunk igazi és elrabolhatatlan értékeink fölött. Föld, buza, mezőgazdaság, állattenyésztés, malomipar, gyümölcsstermelés, Balaton és a dunai közlekedés — ezek azok a pillérek, amelyekre a nemzeti existencia, a megerősödés és a revízió gondolatát építeni lehet.

Oh, kis utcák...

Oh, kis utcák, kis léniák,
Ti vagytok nekem a világ.

A hotorkáló láb alatt
Ti huzzátok a vonalat.

Az én életem itt lakik,
A kaputól az ablakig.

Az ablak mellett heverész,
S holnap talán már ki se néz.

Falu Tamás.