



Budapestre vonatkozó

Szerző:

Cím: *A Duna jövője.*

Forrás: *Népszava*

Bp.

1916 II. 20

(Hely)

(Idő)

ikkek

Osztályozás

Tárgy

385.614

Hely

Idő

"1916"

Személy

Helyszám

A Duna jövője.

*

'Aki valaha a Rajna mentén megfordult, csodálkozva látta azt a hatalmas sürgés-forgást, amit a hajók százai ezen a Dunánál jóval kisebb folyón végeznek. Különböző példák egymást érik a hatalmas gőzök, közülök némelyik nyolc-tíz uszályt vontat föl-lefelé a Rajnán. A folyó partját két oldalt két-két vágányú vasutvonalak szegélyezik. Csupa élet, csupa mozgás az egész folyó. Ha azután hazakerülünk Magyarországra és megfigyeljük a Duna forgalmát Budapesten, szomorúan látjuk, hogy minden órában vánszorog elő egy-egy teherhajó, álmosan, szomorúan. Ha megnézzük Magyarország térképét, látjuk, hogy Budapestig sűrűn vannak a városok a Duna partján: Pozsony, Győr, Komárom, Esztergom. Budapest alatt azonban egyetlen nagyobb várost sem találunk a Duna partján. A városok elhúzódnak a Dunától. Kalocsa, Szekszárd, Pécs, Zombor, mind félreesnek: száz és száz kilométernyire csak apró városkák: Mohács, Baja, Újvidék, Zimony vannak a Duna partján. A Dunához vezető utak nincsenek kiépítve: árterületek, mocsarak, töltések szegélyezik. Vasut alig visz a Dunához; az ország szívében húzódik végig ez a hatalmas nemzetközi vízi út, de halott, használatlan.

A Duna csekély forgalmának természeti, gazdasági és gazdaságpolitikai okai vannak. Természeti akadály, hogy télen a jégzajlás miatt a hajózásnak több hónapra át szünetelni kell. Nagy akadály a továbbá az

Alduna csekély vizallasa; Komaniában a Duna mélysége száraz időjárás esetén számos helyen még 2.5 métert sem ér el. Végül ott van a Vaskapu, ahol csak mester-séges uton lehetett egy-két méter mély-ségű csatornát vájni a hajók számára.

A természetes akadályokhoz járulnak a gazdaságiak. Budapesttől lefelé a Fekete-tengerig a Duna mentén csupán agrár-or-szág terül el; a nagy Alföld, Szerbia, Bul-gária és Románia gabonatermő vidékei. Nagyobb ipari város Budapesttől a tenge-rig egy sines a Duna mentén. Nincs tehát tere az árucserének, nem lehet forgalom. Ehhez járul az is, hogy a Duna mindez-ideig nem áll semmiféle kapcsolatban a német folyók rendszerével; az egyetlen tenger, amelybe belőle el lehet jutni, a csekélyforgalmu, zárt Fekete-tenger.

Végül tetézi mindezt a monarchia agrár-politikája. A Balkán mezőgazdasági ter-mékei számára lett volna piac a mon-archiában, azonban az agráriusok politi-kája kizárta ime a Balkán termékeit: ga-bonát, állatot, húst, zsirt; lehetetlenné tette még azt a kis forgalmat is, amely a Dunán lehetséges volna. Ilyenformán jött létre az a furesa állapot, hogy itt van Középeurópa leghatalmasabb természetes víziútja, elhanyagolva, árván, forgalom nélkül.

A háboru után, ugylátszik ebben válto-zás fog beállni. Németország közigazdasági szakemberei a háboru lefolyásából első-sorban azt a tanulságot merítik, hogy Németországnak a jövőbe első-sorban azo-kat a területeket kell tőkével és vállalko-zásával fölkeresni, amelyek szárazföldi

uton hozzáférhetők. A tengerentuli tőke-elhelyezés helyett a közeli keletet, a mon-archiát, a Balkánt és Kisázsiaát ajánlják a gazdasági terjeszkedés területéül. Ennek a törekvésnek a következménye, hogy Né-metországban fokozott figyelmet fordítan-ak mostanában a Dunára és hogy erős agitáció indult meg a Dunának összekap-csolására a nagy német folyókkal, a Raj-nával és az Elbevel! A Rajna-Majna-Duna-csatorna terve már meglehetősen ki-alakult és a délnémet országok kormá-nyai és gazdasági körei nagy erővel dol-goznak a megvalósítás előkészítésén. Ha a kapcsolat létrejön, úgy Budapestet közvet-

len vízmenet kötné össze a Rajna közveti-tésével az Északi-tengerrel. Számos ipari nyersanyag: gyapot, gyapju, jutta, kau-csuk, kakao stb. behozatala sokkal olcsóbb lenne, mint a Fiuméből Budapestig és az ország északnyugati iparos vidékéig ve-zető 600—800 kilométeres vasuti szállitás annyira megdrágítja a nyersanyagot, hogy a Rózsahegy-i fonógyár inkább elvesztette az állami kedvezményeket, semhogy Fiu-mén át hozatta volna a nyersgyapotot: még a vasuti átrakodással is annyival olcsóbb volt a Hamburg-Elbe-i vízi út egész Cseh-országig és onnan vonaton Rózsahegy-re. A Rajna-Duna-csatorna tehát előrelátha-tólag nagyon emelné a Duna forgalmát és bizonyára előmozdítaná a monarchia közigazdasági fejlődését.

Más oldalról fogja meg a Duna proble-máját Kvassay miniszteri tanácsos a Ha-józási Klubban tartott fölötte érdekes elő-adásában. Kvassay abból indul ki, hogy a Rajnán nagyon beváltak a „vegyes járatu”

najók, olyan gőzhajók, amelyek átrakodás nélkül a folyón és a tengeren egyaránt közlekednek. Apróbb, 1500—1800 tonnás gőzösök ezek, amelyek 3000 tonnás uszályokat tudnak a Rajnán vontatni. Ezek a gőzösök is uszályok, 3 méter minimális vízmélységet igényelnek. Kvassay számítása szerint a Galac—Budapest-i 1500 kilométeres Dunaszakaszon nem ütköznék nagyobb technikai nehézségbe a 3 méteres minimális vízállást biztosítani. A Vaskaputól lefelé Romániában csak 27 olyan zátonyos hely van, ahol a meder nem éri el száraz időben a 3 méter mélységet. A Vaskaputól fölfelé Paksig 20 ilyen hely van. Ezeket minden nagyobb költség nélkül ki lehetne mélyíteni 3 méterre. Pakstól Budapestig a folyószabályozást új alapra kellene fektetni és a medret rendszeresen ki kellene mélyíteni; végül a Vaskapunál a most meglevő 2 méter mélységű hajózási csatorna mellé egy újabb 3 méter mélységű *zsilipes* csatornát kellene építeni. A két utóbbi munkálat költségeit Kvassay 15 és 24 millió koronára becsüli; aránylag nagyon kicsiny összegek.

Kvassay tervének végrehajtása esetén Budapest tengeri kikötővé válna. Mig most csak legföljebb 700 tonnás uszályok jutnak föl Budapestig, a Duna folyásának 3 méterre történő kimélyítésével följuthatnának közvetlenül Budapestre:

1. *700—2000 tonnás tengeri hajók*, amelyek Budapestet közvetlen átrakodás nélkül összekapcsolnák Odesszával, Konstantinápolyal, valamint a Földközi-tenger kikötőivel.

2. *3000—3600 tonnás uszályok* a mai apró uszályhajók helyett. Természetes, hogy minél nagyobb ürtartalmu hajók közlekednek, annál olcsóbb a szállítás. Budapest ilyen módon az egész Duna hajóforgalmának átrakodóhelye, központja lehetne.

Nem tudjuk ellenőrizni, mennyiben vihető keresztül Kvassay eszméje. De annyi bizonyos, hogy a háboru rettenetes terheit az ország csak termelő erőinek intenzivebb kihasználásával lesz képes elviselni. Magyarország legértékesebb, de eddig legelhanyagoltabb termelő erői közé tartozik a nagy Duna, a „senki Dunája“, mint egy magyar író nevezte nemrégiben. A Duna rendszeres fölhasználása nemcsak közlekedésre, hanem öntözésre és hajtóerő nyerésére — amint ezt a mosoni Dunaág szabályozásával tervezik — a legfontosabb gazdaságpolitikai kérdések egyike. Reméljük, hogy a Duna jövője szebb lesz, mint jelene.