

Európa most kiépülő nagy belvizrendszerében Budapestet kell központtá tenni

A Magyarország mult vasárnapi számában részletesen ismertettük az amerikai víziutak hatalmas arányú kiépítését és azokat a nagy munkákat, amelyek Csikágót, az amerikai gabonapiac központját, a világ legnagyobb kikötővárosává fogják fejleszteni. A belvizeket összekötő utak kiépítése Európában is megindult és ez a munka mind nagyobb arányokban bontakozik ki. Kétségtelen, hogy ennek a fejlődésnek gazdasági jelentősége beláthatatlan, talán ez fogja eldönteni az európai államok legfőbbjének gazdasági jövőjét, esetleg fennállását is. Különösen figyelemre méltó ez a munka Magyarország szempontjából Magyarország, amely történelmi multja folyamán mindig vezérszerepet játszott a Duna medencéjében, a belvizi közlekedés fejlődésénél elősörendő érdekelt fél, a magyar közönségnek tisztában kell lennie azokkal a lehetőségekkel, amelyek ezen a téren megnyílnak előttünk. Eppen ezért komoly érdeklődésre tarthat számot itt következő cikkünk, amely az európai belvizi közlekedési utak kiépítésével kapcsolatos gazdasági és politikai lehetőségeket ismerteti.

Európa víziút-rendszerei Budapestnél kapcsolódhatnak össze

Európában is van két nagy víziút-rendszer. Egy tengeri, vagy ha úgy tehetjük „nagy-tavi” és egy folyami. Ez a kettő hamarosan érintkezésbe fog kerülni egymással s pusztán a mi előrelátásunkon, jövőbe vetett hitünkön és tetterőnkön mulik majd, hogy összekapcsolódásuk Budapestnél létesüljön s hogy mi vegyük ki részünket mindazokból az előnyökből, amelyeket két ilyen modern gazdasági követelményeknek megfelelő óriási közlekedési rendszer találkozása jelent. A közlekedés ugyanis legnagyobb éltető eleme a nemzetnek, a forgalmi vonalak találkozási pontjain keletkeznek azok az empóriumok, amelyek körül nagy politikai organizmusok alakulnak ki. A régi Athén, Alexandria, Róma, a közlekedésnek köszönhető nagyságát, épp úgy Velence, később London, Newyork, Berlin, legújabbán pedig Csikágó. Előbbi cikkemben részletesen kifejtettem, hogy ez a 4 milliós amerikai város, amely még alig száz esztendő, miként fejlődött ki és érte el mostani nagyságát a közlekedés hatása következtében, miként ment át fejlődése folyamán két fázison s hogyan jutott ma egy harmadik korszak elé, amely hivatva van a világ összes városai közt őt juttatni a vezető helyre. Most arra kívánok rámutatni, hogy Budapest, amely a mult századbeli gyors fejlődését szintén először a dunai hajóforgalomnak, majd pedig nagy vasutvonalak találkozásának köszönhető, a közeljövőben épp úgy teremthet magának harmadik fejlődési korszakot, mint Csikágó s épp úgy indulhat meg a tüneményes fejlődés pályáján, mint az észak-amerikai kontinensnek ez a leendő metropolisza.

Kiépül a Fekete-tenger, Azovi-tenger és a Kaspi-tó vízvidéke

Az oroszországi Don és Volga folyók sajtósági könyveket formálnak, amelyek Czariczin, Volga menti városnál kb. 50 km-nyire közelítik meg egymást, mintegy maguktól kinnálva fel az összeköttetésre való kitűnő alkalmat. Erre már Szolimannak, a mohácsi győztesnek zseniális vezére, Sokolli Mohamed mutatott rá 400 évvel ezelőtt stratégiai okokból, hogy a török hadi szállítmányok közvetlen hajóutat nyerjenek a Kaspi-tó vidékéhez. Természetes, hogy ez a terv az akkori technikai fejlettség mellett nem valósulhatott meg. Ma azonban a szovjetkormány, felismerve ennek a víziutnak felbecsülehetetlen jelentőségét, minden rendelkezésére álló eszközzel igyekszik a tervet kidolgozni és a praktikus megvalósítás felé vinni. A munkában amerikai szakértők is közreműködnek. A két folyó összeköttetése ugyanis megnyitná az orosz birodalom legzajdagabb részét a világforgalom számára, amelyek ma épp úgy el vannak zárva az olcsó közlekedés hiánya miatt, mint a Mississipp-i völgye. Megnyílna az egész Volga vidéke és a Kaspi, meg az Ural-tó környéke, amelyeknek, természeti kincsek gazdagsága és a föld termékenysége tekintetében, alig akad párjuk a világon. Elég, ha rámutatok az Ural hegység mesés gazdagsága, a Felső-Volga mentén nemrég felfedezett kálisótelepekre és a szintén nemrég feltárt kurszki magnezit-rétegekre, amelyek a maguk nemében a legnagyobbak a világon. Elég, ha megemlítem a doneci kőszénmedencét, a Volgavidék páratlanul termékeny földjét, a Kaspi-tó partjain

lévő perleumforrásokat és a turkesztáni gyapottermő területeket hogy fogalmát alkossunk magunknak a dolog nagyságáról. Ennek a csatornának a megépítése nemcsak azzal az előnnyel járna, hogy mindezeket a természeti kincseket a Donon keresztül a világforgalom számára elérhetővé tenné, hanem, mivel Czariczinél kb. 50 m-es szintkülönbséget kellene kiegyenlítenie, tetemes vízierőket is hasznosítana.

Az orosz kormány másik nagy terve a Dnyeper folyó zuhatagának szabályozása, amely megnyitná ezt a szintén oly jelentős víziutat a forgalom számára s Kiev, valamint a világhírű ukrainai fekete föld, a Cservónetz vidéke, (amelyről a szovjetkormány a bankjegyeit nevezte el.) közvetlen kijárást kapna a Fekete-tengerhez. Ugyanezekkel a munkákkal és tervekkel egyidejűleg a török kormány lázasan dolgozik az anatóliai vasúthálózat és a feketetengeri kikötők kiépítésén, amely viszont ezt a gazdag s feltárára váró nagy területet fogja a közvelel forgalom számára megnyitni. Ha mindezeket a dolgokat figyelembe vesszük, bátran állíthatjuk, hogy nem telik bele hosszú idő és a Fekete-tenger, Azovi-tenger és Kaspi-tó vízvidéke válik majd a világ egyik legfontosabb belvizi közlekedési rendszerévé. Ehhez az óriási rendszerhez vezető legközvetlenebb és legtermészetesebb utat a mi Dunánk, de erről eddig csak nagyon kevés embernek van valódi tudomása.

Magyarország jövője a Duna

Vegyük ezt a dolgot közelebbről szemügyre, valóban megérdemli a fáradságot, mert sokat szenvedett és vérig alázott nemzetünknek egész jövő egzisztenciája függ tőle. Természetes, a dolog megértéséhez szükséges, hogy a trianoni homályos szemüveg letegyük, és azzal az öntudattal vizsgáljuk a kérdést, amelyhez nekünk magyaroknak politikai és katonai képességünknek fogva elvitathatatlannal jogunk van: a nagyhatalmi jövő biztos öntudatával. Mert a jelenkor sivársága csak gyorsan muló, átmeneti állapot s a közelgő nagy történelmi vihar Középeurópa eltorzított és neveléses politikai viszonyait mindenestől el fogja seperi. A nagy tűzpróbában fog kitűnni, hogy hol van az igazi államalkotó tehetség és politikai géniusz és éppen ezért ne tekintsük pusztán ábrándnak azt a többé-kevésbé mindnyájunk által hirdetett hitvallást, amely Magyarország feltámasztásáról beszél, hanem számoljunk ezzel az eseménnyel, mint elkerülhetetlenül bekövetkező ténnyel. Ezzel önként felmerül az a kérdés, hogy mi lesz a teendőnk, ha ezt az új, jobb jövőt szilárd alapokra akarjuk fektetni, tartósan kiépíteni és jövő nemzeti életünk energiáinak bőséges forrásává tenni.

A Dunán a háboru óta már nem egy angol tengeri naszád jött fel Budapestig, ami mutatja, hogy csak kis erőfeszítés, hit és bizalom szükséges ahhoz, hogy ezen a folyón, amely nemzetünk főútjára, a tengeri közlekedést rendszeressé tegyék. Ezeknek a soroknak nem az a célja, hogy fantasztikus tervek szövögetésével ringassuk magunkat lehetetlen illúziókba. A dolog lényege akörül forog, hogy a gyorsan beálló tények ne találjanak bennünket készületlenül, tehát éppen ezért vessünk számot azzal, hogy micsoda feladatok megoldása vár reánk. Ilyen gigantikus tervek lassan érnek, a megvalósításukhoz idő kell. A tervezéshez nem foghatunk hozzá akkor, mikor a java munkában kellene lennünk, mert akkor lekésünk mindenről. A dunai hajózás kérdését elsőrangú nemzeti kérdéssé kell tennünk, fontosságát bele kell vésnünk nemzeti öntudatunkba, hogy ha eljő a cselekvés ideje, teljesen tisztában legyünk teendőinkkel.

Elsőknek kell lennünk a Fekete-tengeren

Szegezzük le tehát rögtön azt a tényt, hogy nekünk elsőnek kell lennünk a Fekete-tengeren. Franciaország leghiresebb diplomátája, Talleyrand jelentette ki annakidején a bécsi kongresszuson, hogy száz év múlva Európa sulypontja a Duna torkolatánál lesz. Ezt a kijelentést annál is inkább érdemes megvizelnünk, mert a száz esztendő már letelt és valóban kevés éleslátás kell ahhoz,

hogy a jóslat gyors és teljes bekövetkezését a szemünk elé képzeljük s tisztán lássuk, hogy az a nemzet, amely hatalmi bázisát e körül a sulypont körül építi ki, vezető hatalom lesz Európa keletén. Erre a kelet felé való törekvére bennünket nem csak a természetes fejlődés, hanem Olaszországnak az Adrián kialakuló domináló szerepe is kényszeríteni fog. Számoljunk le azzal a ténnyel, hogy az új olasz nagyhatalom az Adria partjain mit fog jelenteni számunkra a Trianon követő korszakban: olyan szomszédot, amelynek engedélye nélkül még egy dióhéjat sem bocsátunk vizre az Adrián. Ha tehát szabad kijárást akarunk a világ minden sarkába, akkor a leghatározottabban kell hozzáfogunk a dunai tengeri ut problémájának megoldásához. Ez ma már az európai politika egyik legfontosabb tényezője, csak hogy nem a tulajdonképpen néven, hanem „Besszarábiai kérdés” címen kezelik.

A Duna tökéletes szabályozása

A Fekete-tengerrel való közvetlen közlekedés megindításához nem volna szükség olyan nagy anyagi áldozatkora, amelyeknek előteremtésére az újjászületett Magyarország ne volna képes. Némi kotrómunka, három dunai hidemelés és a Vaskapu behatásos szabályozása volna mindössze a teendő, ami lehetővé tenné kisebb tengeri hajók rendszeres forgalmát s ezáltal módunk támadna arra, hogy magyar lobogó alatt speciális flottát létesítsünk, amelynek főszerepe lenne, hogy a Fekete-tenger kikötőiben és folyamaiban befészkelje magát s a forgalom lebonyolításában magához ragadja a vezérlést. Ha már ilyen módon megvetettük a lábunkat, akkor hozzáfoghatunk a továbbiakhoz, aminek végcélja más nem lehet, mint a Dunának olyan tökéletes szabályozása, amely a tengeri hajók nagy részének szabad közlekedését biztosítaná Budapestig. Így a csepeli kikötőből lehetne a párja és a hasonmása annak a hajózási gőcpontnak, amelynek pusztá terve Csikágó felé vonzza egy egész kontinensnek vállalkozó szellemét és gazdagságát. Ne feledjük el, hogy ha Budapest tengeri kikötővé válik, akkor itt lesz az érintkezési pont azzal a másik folyami közlekedési rendszerrel, amely majdnem egész Nyugateurópát behálózza. A Duna—Rajna csatorna, mint tudjuk, már épülőfélben van. A Duna—Elba-csatorna előmunkálatai már folynak, a Duna—Odera és a Duna—Visztula-csatorna tervei pedig már annyira megérték, hogy mevalósulásukhoz csak nyugodtabb és szilárdabb politikai viszonyok eljövetele szükséges. Ezeknek a víziutaknak megnyitásával közvetlen összeköttetésbe kerülünk Európa legnagyobb közszén- és vasérctelepeivel és legfejlettebb ipari centrumaival. Közvetlen érintkezésbe kerülünk a német birodalom, Lengyelország, Csehország és Ausztria gazdasági vérkeringésével, amelyet kapcsolatba hozni a Fekete-tenger és Kaspi-tó fentebb vázolt vízvidékeinek mérhetetlen s még feltárára váró kincseivel, csak a mi ügyességünkön és előrelátásunkon fog mulni. Egy Széchenyi prófétai lángelméje, vagy Kossuth ékesszólása volna szükséges ahhoz, hogy ennek az új korszaknak kibontakozását tisztán áttekinthessük.

Európa történetében új korszak következik

A bevezető részben szándékosan terjeszkedtem ki olyan részletesen az amerikai viszonyok vázolására, mert az itt folyó gazdasági fejlődés lehet a legjobb kritérium a jövőre nézve. Európa megnyomorított állapotában nem nyújthat természetes képet a közeljövő fejlődésének valódi követelményeiről. A most folyó lázas, de természetellenes versengés a valódi képet teljesen eltorzítja. Az európai kis népek féltékenysége és az ebből eredő különböző kinövészek ugy gazdasági, min politikai téren bizonyára meg fogják hozni egészséges visszahatásukat és a felosztódás helyett az egybeforradás lesz a jövő domináló jelnsége. Különösen fog ez állani azokra a kis nemzetekre, amelyek azelőtt a régi monarchiát alkották s amelyek ma valamennyien izolált és tehetetlen részei az európai állam-mozsáknak. A régi monarchia nem volt egy elavult történelmi korszak végelgyengülésben tengődő csökevénye, hanem 67 óta természetes politikai fejlődés eredménye s kezdettől fogva elengedhetetlen katonai és gazdaság-földrajzi kellek a Duna medencéjében. Azok a történelmi erők, amelyek ezt a politikai és gazdasági organizmust létrehozták, továbbra is életben vannak, sőt

fejlődnek s a trianoni állapot nem is tekinthető egyébnek, mint a fejlődés egy forradalmi jellegű fázisának, amely részint külső hatások következtében, részint saját vehemens természeténél fogva a végtelenségbe sodródott. A nemzetiségi elv forradalma volt ez a tényező, karöltve a vesztes népek sorsdalmában végbemenő konvulziókkal, amelyek Európának ezt a részét oly lehetetlenül feldarabolták. Épp ezért a rövidesen elkövetkező egészséges visszahatás a tarthatatlan forradalmi végtelenség eltávolítása után új korszakot fog megnyitni és a természetes fejlődést és tartós viszonyok kialakulását fogja biztosítani. Nekünk résen kell lennünk, hogy ebbe a történelmi folyamatba a legkisebb ellenállás és zavar nélkül kapcsolódjunk be. A magyar—olasz szerződés és Rothermere fellépése, amely itt Amerikában is meglehetősen feltűnést keltett, az új korszak eljövételének első jelei.

Csak a víziutak kiépítésével biztosíthatjuk mezőgazdaságunk jövőjét

Az amerikai viszonyok tárgyalása közben rámutattam arra, hogy a gazdasági életben ma legjobban domináló szempont a termelés olcsósága tétele. Ez nemcsak a termelés módjától, hanem momentán még inkább a produktumok szétosztásának módjától is függ. Az európai acéltrösztnek s Magyarországon a nagy gép- és vagonygyárak termelészindikátusának röviddel ezelőtt való megalakulása mutatja, hogy odaát is teljesen tisztában vannak a tömegprodukciónak és a termelés áralakulása közötti viszony fontosságával. A másik nagy faktor, az olcsó és jól szervezett közlekedés kérdése azonban ott még nem jutott kellőleg érvényre. Nyugodtan megállapíthatjuk, hogy ha az amerikai vasutak páratlan teljesítőképességük ellenére is elavultaknak kezdenek bizonyulni a modern termelés követelményeivel szemben, akkor ugyanazok a szimptomák Európában is fel fognak bukkanni, mihelyt a trianoni börtönfalak ledőlnek és a mi gazdasági életünk egészségesebbé feltételek, azaz egy nagy gazdasági terület szabad és a fejlődést előmozdító határai között találja magát. Ha az amerikai farmer, aki élelmességének nem egyszer adta tanujelét, intenzív gépüzemi gazdagsága ellenére sem képes boldogulni, sőt ellenkezőleg, sulyosabbnál sulyosabb kríziseken esik át, pusztán a közlekedési problémák miatt, akkor számíthatunk arra, hogy a mi gazdáink is előbb-utóbb szemben találják magukat olyan kényszerhelyzettel, amelyből kiút talán egyáltalában nem fog kinálkozni, ha idejekorán nem vetünk számot legszükségesebb teendőkkel. Ne feledjük el, hogy mihelyt a mostani Oroszország politikai és gazdasági rendszere megváltozik, ami valószínűleg egyidejűleg fog megtörténni a magyarországi új korszak beköszöntésével, az ott meginduló általános gazdasági fellendülés éles versenyt fog támasztani a mi mezőgazdaságunk számára és ezt csak a legkörülmétektől több intézkedésekkel leszünk képesek kiállani. Ezenkívül még a Szent Lőrinc folyó szabályozása után a tökéletes mechanikai berendezéssel dolgozó amerikai farm olcsó villamos-energiához jut és terményeit közvetlen tengeri uton szállíthatja a világpiacokra, ami az árak ujjabb esését fogja jelenteni. Nekünk is kell tehát valamit tennünk, ha nem akarjuk kockára tenni mezőgazdaságunk versenyképességét és ennek elengedhetetlen kelleke, hogy mi is a lehető legolcsóbban tudjuk exportálni feleslegeinket, amit másként el nem érhetünk, mint víziutaink kiépítésével. effektív rakodó-kikötők létesítésével s ami a legfőbb, a tengeri forgalomba való közvetlen bekapcsolódással.

Európa sulypontja a Duna-medence felé tolódik el

Ha mi is képesek leszünk arra, mint Csikágó polgárai, hogy a tengert Budapest alá hozzuk s közvetlen kapcsolatot létesítsünk két óriási vízi közlekedési rendszer között, akkor eleget tettünk azoknak a követelményeknek, amelyeket hozzánk fűznek az európai politikai fejlődésben rövidesen bekövetkező korszakalkotó események és történelmi hivatásunknak, amely kötelességünk kö teszi, hogy készen várva az elkerülhetetlen fejleményeket, az új korszak megnyitásával

Bangó

Budapest, IX., Ráday-utca 14. Közismerten legjobban készít elő magántanulókat.

Szakorvosi rendelés vér- és nemibetegek részére
Fizüst Salvarsan-oltás
Rendelés egész nap,
Kákóczi-ut 22., I. emelet 1. (Rókussal szemben)

azonnal kezünkbe ragadjuk a vezetést, mint erre politikailag és katonailag a leghivatottabb nemzet. A nemzeti kulturák kibontakozása és felvirágozása Európában már hosszú idő óta halad következetesen nyugatról kelet felé. Spanyolország fellendülését követte Hollandia nagyhatalmi szerepe, amit Franciaország hosszú ideig tartó hegemoniája váltott fel. A fejlődés azonban itt sem akad meg, hanem tovább haladt és eredményeképpen megalakult az egységes Németország és Olaszország. Később, 67 után, kezdetét vette Magyarország fejlődése is, amely azonban csak bevezetésnek tekinthető. Németország hirtelen jutott egy gyors fellendülés csúcspontjára és most kénytelen az ezt követő reakció hatásaképpen súlyos válságon átesni. Olaszország viszont most érkezett a nagyhatalmi virágzás legszebb korszakába. A törté-

nelmi fejlődés sulypontjának vándorlásában a következő lépés hazánkat fogja érni a Duna medencéjében élő szomszédaival együtt s látjuk, hogy ez a történelmi erő mindig ott nyilatkozik meg politikai formában, ahol a gazdasági fejlődés legkedvezőbb feltételeit találja. Minden politikai és katonai hatalomnak kell, hogy valami egészséges gazdasági organizmus alkossa a fundamentumát, különben a fejlődés még csirájában megakad. *Az a kérdés tehát, vajjon ez a történelmi folyamat készületlenül fog-e találni bennünket és áthalad-e rajtunk anélkül, hogy maradandó nyomot hagyna, vagy pedig készen várva, képesek leszünk-e kiaknázni minden előnyét, felhasználni nemzeti nagyságunk kiépítésére s a jövőben vele együtt haladni kelet felé?*

Kovács Árpád