



Budapestre vonatkozó újságinnen

Szerző: P.

Cím: Budapest mint központ Európa nagy belvizrendszerében

Forrás: Vállalkozók Lapja

3n
(Hely)

1927. 11. 10.
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Tárgy

385.63

Hely

Idő

"1927"

Személy

Budapest mint központ Európa nagy belvizrendszerében.

Érdekes újabb törekvésekről számolhatunk be, amelyek arra irányulnak, hogy Európa mosi kiépülő nagy belvizrendszerében Budapest váljék központtá.

A gondolatot erre a nagyszabású akcióra az amerikai víziutak hatalmas arányú kiépítése, valamint azok a kapcsolatos nagy koncepciójú munkák adták meg, amelyek Csikágót, az amerikai gabonapiac központját, a világ legnagyobb kikötővárosává fogják rövid idő alatt fejleszteni.

A belvizeket összekötő víziutak kiépítése Európában is megindult. Ezekről a hajócsatornákról az utóbbi évek folyamán a M. Mérnök- és Építész-Egyletben több érdekes előadás kíséretében kellő tájékozódást szerezhettünk.

A belvizhajózás teljes kifejlődésének gazdasági jelentősége beláthatatlan és meg lehet az is, hogy ez a korszakos technikai alkotás fogja eldönteni az európai államok legtöbbjének gazdasági jövőjét, esetleg talán fennállását is.

Hogy Magyarország szempontjából különösen fontos ez a rövid időn belül megvalósításhoz jutó alkotás, ezt talán mondanunk sem kell. Az utóbbi évtizedek folyamán technikus körökben idevonatkozóan elhangzott fejtegetésekből immár elégszer hallottuk, hogy Magyarország a mult idők folyamán is mindenkor vezető szerepet vitt, mint a Duna medencéjében a belvizi közlekedés kialakulása körül elsőrendű fél. A magyar közönségnek tehát tisztában kell lennie azokkal a lehetőségekkel, amelyek ezen a téren megnyílnak előttünk.

Európában is beszélhetünk két nagy víziutrendszerrel. Van ugyanis egy tengeri, vagy ha éppen úgy tetszik „nagy-tavi” és egy folyami belvizi hajózás. Amint a folyamatba tett hajózó csatorna és kikötőépítkezési munkák befejezést nyernek, ez a kétféle víziutrendszer csakhamar érintkezésbe fog lépni egymással. A mi érdekünk természetesen az, hogy összekapcsolódásuk Budapestnél létesüljön. A közlekedés ugyanis, ha az szervesen ki-

fejtett, vagyis, ha a háromféle közlekedési eszköz egységes egészet kiadó szervei kapcsolatban van egymással, a legnagyobb élettető elemévé válhatik a nemzet gazdaságának, mert a különböző közlekedési vonalak szerves egészzé kialakított pontjain keletkezhetnek csak azok a világemporiumok, amelyek körül vízszint a kölcsönhatás törvényénél fogva nagy politikai organizmusok alakulnak ki.

Kovács Árpád, a *Magyarország*-nak október 16-án megjelent számában meggyőzően utal arra az igazságra, hogy már az ó-korbeli városok is — a régi Athen, Alexandria, Róma stb. — a kifejtett közlekedésnek köszönhetőek nagyságukat, éppen úgy, mint később Velence, ma pedig London, Newyork, Berlin, legújabbán pedig Csikágó.

Budapest, mely a mult századbeli gyors fejlődését szintén először a dunai hajóforgalomnak, majd pedig a nagy vasutvonalak találkozásának köszönhetette, — a közeljövőben épügeteremhet magának harmadik fejlődési korszakot, mint Csikágó és épüget indulhat meg a világemporiummá való kialakulás tüneményes pályáján.

Az oroszországi *Don* és *Volga* folyók sajátos könyököt formálnak, amelyek *Czariczin*, *volgamenti* városnál kb. 55 km.-nyire közeliük meg egymást. Ennek a két folyónak az összekötésére már Szolimánnak, a mohácsi győzőnek zseniális vezére, *Sokollí Mohamed* autatott rá még 400 évvel ezelőtt stratégiai okokból, hogy t. i. a török hadiszállítmányok közvetlen hajóútjait nyerve a Káspi-tó vidékéhez. Amit azonban akkor elmulasztottak megvalósítani, ezt most minden erejével pótolni akarja a szovjetkormány. Ebben az általuk tervbe vett munkában amerikai szakértők is közreműködnek. Ezzel a vízi közlekedés céljaira megnyílnak az egész *Volga* vidéke, valamint a *Káspi*- és az *Ural-tó* környéke, amely tartományoknak gazdagsága természeti kincsekben szinte páratlan. A Felső Volga

mentén most felfedezett kálisótelepek, a szintén nemrég feltárt kurszki magnezittelepek a maguk nemében a világon a legnagyobbak. Az egyéb termékek pedig, melyek régebbi időktől fogva már ismeretesek, nagy számuk miatt szintén fel sem sörölhatók.

A Caricinnál tervezett összeköttetés az 50 méteres szívőkülönbségnél fogva tetemes és olcsó vízierőt is szolgáltatna. Az orosz kormány másik nagy terve a *Dnyeper* folyóbeli zuhatagoknak a megszüntetése, amellyel ismét oly jelentős víziút nyílnék meg *Kiev* valamint a világhírű ukrainai fekete föld számára, mert közvetlen hajózás nyílnék innen a Fekete tengerhez.

Mindezekkel egyidőben a török kormány lázasan dolgozik az anatóliai vasúthálózat és a Fekete-tengeri kikötők építésén. Ha mindezeket

figyelembe vesszük, bátran állíthatjuk, hogy rövid időn belül a Fekete, az Azori-tengerek és a Káspi-tó vízvidéke válik majd a világ egyik legfontosabb belvizi közlekedés rendszerévé, amelyhez a legtermészetesebb és legközvetlenebb ut a mi Dunánk. Mi lesz most már a mi teendők, ha új és jobb jövőnket szilárd alapokra akarjuk fektetni? A dunai hajózás kérdését elsősorban nemzeti kérdéssé kell tennünk, tehát *elsőknek kell lennünk a Fekete tengeren!* Ne feledjük *Talleyrand* szavait, aki a bécsi kongresszuson egy alkalommal azt jelentette ki, hogy száz év múlva Európa sulypontja a Duna torkolatánál lesz.

A Kelet felé való törekvése bennünket nemcsak a természetes fejlődés, hanem Olaszországnak az Adrián kialakuló és domináló szerepe is kényszeríteni fog. Már pedig, hogy mit jelent számunkra az új olasz nagyhatalom az Adria partjain a Trianont követő korszakban, ehhez nem kell magyarázat.

A Fekete tengerrel való közvetlen közlekedés megindításához nem volna szükség nagy anyagi áldozatokra. Nemi kotró munka, három dunahidemelés és a Vaskapu behatóbb szabályozása volna mindössze a teendő és ezuton lehetővé volna téve, hogy kisebb tengeri hajók

tejjönének Budapestig. Így azután a csepei kikötő lehetne a párja és hasonmása annak a hajózási gócpontnak, amelynek pusztá terve Csikágó felé vonzza egy egész kontinensnek vállalkozó szellemét és gazdagságát. Ne feledjük el, hogyha Budapest tengeri kikötővé válik, akkor itt lesz a találkozása az egyik folyami közlekedési rendszernek azzal a másikkal, amelyik majdnem egész Nyugateurópa behálózza, a Duna-Rajna csatorna, mint tudjuk, már épülőfélben van; a Duna-Elba csatorna előmunkái már folynak; a Duna-Odera és a Duna-Viszula csatorna tervei pedig már annyira megértek, hogy megvalósulásukhoz csak nyugodtabb és szilárdabb politikai viszonyok előjövéle szükséges. Ezeknek a víziutaknak megnyitásával közvetlen összeköttetésbe kerülünk Európa legnagyobb kőszén és vasérctelepeivel és legfejlettebb ipari centrumaival.

Egy Széchenyi prófétai lángelméje vagy Kossuth ékesszólása volna szükséges ahhoz, hogy ennek az elgondolt korszaknak kibontakozását tisztán áttekinthessük.

Mezőgazdaságunk jövőjét csak víziutak kiépítésével biztosíthatjuk. Ez az igazi eszköz a termelés olcsóvá tételére. Mezőgazdaságunk versenyképessé tételére nézve mindent el kell követnünk, és ennek elengedhetetlen kelléke, hogy mi is a lehető legolcsóbban tudjuk exportálni feleslegeinket, amit azonban másképp el nem érhetünk, mint víziutaink kiépítésével, és ami a legfőbb, — a tengeri forgalomba való közvetlen bekapcsolódással.

Ha mi is képesek leszünk arra, mint Csikágó polgárai, a tengert Budapest alá hozzuk, és közvetlen kapcsolatot létesítünk két óriási vízi közlekedési rendszer között, akkor eleget tettünk azoknak a követelményeknek, amelyeket hozzánk fűznek az európai politikai fejlődésben rövidesen bekövetkező és korszakot alkotó események. Eleget teszünk egyszersmind történelmi hivatásunknak is, mely kötelességünké teszi, hogy készen várva az elkerülhetetlen fejleményeket, és az új korszak megnyitásával azonnal kezünkbe ragadjuk a veze-

tést, mint erre politikailag leghivatottabb nemzet. Európában a történelmi fejlődés során a gazdasági fellendülés súlypontjának vándorlásában a sor hazánkra fog következni, a Duna-medencében levő szomszédjaival együtt, és láttuk a múltban is, hogy a történelmi pillanat mindig ott nyilatkozik meg politikai formában a leghamarabb, ahol a gazdasági fejlődés legkedvezőbb feltételeit találja.

Az a kérdés tehát, vajjon az a történelmi pillanat készen talál-e most bennünket, és képesek leszünk-e kiaknázni minden előnyét, — felhasználva nemzeti nagyságunk kiépítésére.