

A Duna

A NAGY OROSZ térséget figyelmen kívül hagyva, Európa legnagyobb folyója a Duna. Valamennyi európai folyótól abban is különbözik, hogy nem a Keleti-, Északi- vagy Földközi-tengernek veszi útját, holott ez volna a legrövidebb út, mert mindössze 500 km-nyire az Északi tengertől, alig 300 km-nyire az Adriától, a Fekete-erdőben ered. Nagyjában keleti irányban 3000 km-es bolyongás után éri el a Fekete-tenger partjait. Felső szakaszán megközelíti a Rajna, a Rhón, a Pó, az Elba és az Odera forrásvidékeit. Vízterülete ezeknek a folyóknak a rovására, ezek közé ékelődik keskenyen. Saját vízterülete csak a Porta Hungaricán túl szélesedik ki, magáhozcsatolva a Kárpáti-medence vízrendszerét, a Balkán-félsziget északi részét, Havasalföldet, Moldva rónaságait.

A Bajor felföld, a Bécsi medence, a Kis-Alföld, a Nagy-Alföld, a Száva mellékéről, a Balkán hegyei közé nyuló öblök és a Havasalföld jellegzetes, füzérszerűen a Duna völgye mentén sorakozó *nagy-tájak*.

A jégkorszakban, az ősember megtelepedése során ezek a löszborította, erdőtlen, legfeljebb ligetes vegetációjú tájak voltak az első emberi megtelepedés legalkalmasabb térségei és ezért a Duna völgye az évezredek folyamán mindig népek útja Európa derekában. Ennek élénk bizonyosságai a Vaskapu, a Porta Orientalis és a Porta Hungarica, majd túl az Óperencián, a nyugatnak vezető felsődunai útvonal.

A Kis-Ázsiából, a Boszporus felől a Balkánon át vezető szárazföldi utak is nyomban a Duna völgyére kapcsolódnak, vagy a Vaskaputól, vagy Eszéktől, vagy Dunántúl nyugati szélén, az Alpok tövében, a Bécsi medencétől kezdve. A Nyugat-Európából Bizáncnak és Keletnek vezető szárazföldi út tehát nagyjában Nándorfehérvárig szintén a Duna mentén vezetett, csak az Alduna keleti kanyarodójától tért el.

Hogy mennyire fontos volt a Duna völgye a keleti jövevényeknek, ékesen bizonyítja a római birodalom berendezkedése is, amely nagy szakaszon, így pannoniai berendezkedése során is, a Duna partját tekinti legfőbb védelmi-vonalának.

Mindezt tehát vissza lehet és vissza kell vezetnünk arra az egyetlen fizikai-földrajzi tényre, hogy a Duna ugyan Nyugat-Európában ered, de minden más európai folyótól eltérően keletnek veszi útját.

EZT A HATALMAS VÍZFOLYAMOT már korán használta fel az ember szállításra, kereskedelem lebonyolítására. Erre bőségesen van adatunk már a kelták és a rómaiak idejéből; a magyar történelem első századaiból pedig már részletes áruforgalmi adatok is állanak rendelkezésre. Ezek hiányában Regensburg, Passau, Linz, Melk, Bécs, Pozsony, Esztergom, Pest, Buda, Nándorfehérvár felvirágzása magában is beszédes bizonyíték volna.

A primitív lóvontatásos szállítás korszaka megszűnik, mikor Széchenyi István lángelke, a nyugati példákon felbuzdulva, a dunai gőzhajózás érdekében száll síkra és ezért annak első feltételét, a folyamszabályozást megindítja hazánkban. A Duna mentén elterülő országok szempontjából nemzetközi viszonylatban a mederszabályozás, a Vaskapu rendezése, a Tisza szabályozása, az ármentesítés nagy jelentőségű tettek, amelyek az ő nevéhez fűződnek és végeredményben megteremtik a lehetőségét annak, hogy Magyarországon keresztül Nyugat-Európát és a Fekete-tengert korszerű hajóút kösse össze.

A helyzet ezáltal merőben megváltozott. Ezentúl a dunamenti ember nem azokat az apró lehetőségeket használja ki, melyeket számára ez a folyám jelentett. Eddig voltaképen szakaszos, helyi jellegű kihasználásról eshetett csak szó, immár azonban egyik napról a másikra megszületett Európa leghosszabb kontinentális víziútja. Sőt! Míg addig az árelleni hajózásnak szinte leküzdhetetlenek voltak az akadályai, lassúsága céltalanná tett minden iparkodást, — a gőzhajózás mindezen túlsegitett annyira, hogy bizvást azt mondhatnánk most már: Európának ez a legfontosabb víziútja a Földközi-tengerben veszi kezdetét és a Boszporuson, Fekete-tengeren át visz a Duna völgyében messze nyugatra.

A legújabb fejlődés mérföldkövei a nemzetközi Dunabizottság munkájának megindulása, a csepeli szabadkikötő, legfőként azonban egy büszke magyar cselekedet, a dunai tengerjáró-hajók-üzembehelyezése. Ez a korszakalkotó újítás valóban feljogosít bennünket arra, hogy Budapestet tengeri kikötőnek tekintsük. — A magyarság csodálatos útja messze keletről a kárpáti medencéig ezt a mindenképpen tehetséges népet nem juttatta el a tengerhez. Adriai kapcsolataink sajnos mindig lazák voltak. Így érthető, hogy a nemzet még kellőképpen nem ébredt tudatára annak, hogy a technika legújabb vívmányai révén mit jelenthet számára a Duna.

Pedig más népekkel a Dunához fűződő érdekeik már is olyan terveket érltetnek, amelyek a Dunának magyar jelentőségét még sokkal jobban fokozhatják. A német nép gigantikus víziút-tervei, felhasználva azt a sajátos földrajzi adottságot, amit a Duna felső vízterületének nyugati beékelődéséről hangoztattam, a Rajnával, Majnával, az Elbával és Oderával olyan dunai hajózó csatornahálózatot készítenek elő, amelyen 1500 tonnás hajók a Dunáról megközelíthetik az Északi- és Keleti-tenger kikötőit. A német és magyar népnek egyaránt életérdeke ez a kérdés. Magyarországnak tehát ebbe a tervbe azonnal teljes erővel bele kell kapcsolódnia.

Ránk vár a Dunának Budapest felett a mederrendezése legalább 1500 tonnás hajók járatására és szorososan ebbe kapcsolódik a Duna—Tisza-csatorna elodázhatatlan terve. Ha ez a csatorna meg-

épül, nem csak a Duna-Tisza köze virágozik föl, hanem a Körösök és Maros melléke, Szolnoktól Titelig a búzatermő rónaság is bekapcsolódik az európai forgalomba. Ez a csatorna nem csupán 250 km. útrövidülést jelent az Ujvidék—mohácsi kerülővel szemben, de kiküszöböli az árelleni hajózást és a magyar búzának magyar utat biztosít, mely elkerüli a Dunának azt a szakaszát, ahol a másik part más ország birtokában van.

Szeged szempontjából, ha Szolnoktól Titelig a tiszai hajózás korszerű beavatkozással állandósítható, közömbös, hogy ez a csatorna épen Szegednél torkollik-e a Tiszába. Mondjuk ki bátran épen itt Szegeden, hogy a csongrádi betorkolás az egész érdekelt vidék szempontjából talán a legmegfelelőbb. Szeged szempontjából sokkal fontosabb, hogy ennek a víziútrendszernek szabad-kikötője legyen Szeged, mert az épen ennek a városnak az adottságainál fogva másutt nem is lehet, és mert a város szempontjából ennek van sokkal nagyobb jelentősége. Szeged e révén tengeri kikötővé lép elő.

NÉHÁNY SZÓVAL szeretném megvilágítani ezek után, hogy a tengerhajózás felhozatala Magyarország szívébe, a nyugati hajózási csatorna-hálózat levezetése a Tisza völgyéig milyen kilátást nyújt az országnak.

Ha előttünk áll a Duna vízterületének hatalmas, a Keletről messze Nyugateurópába ékszerűen előretörő térsége és tudjuk, hogy ez mit foglal magába, csak akkor érthetjük meg, hogy korszerű víziút-hálózattal felszerelve milyen jelentősége lehet Európában. A Dunatérseget három részre tagolhatjuk. A Duna-torkolattól Bécsig terjedő középső szakasz ezidő szerint jellegzetes agrár vidék. A Duna közlekedési-csőve. Hozzácsatolja Keleten mindazt, amit ez a hatalmas víziút, magához vonz: Ukrajna folyószabdalta bőségszaruját, mely búzát, ércet ont a Feketetenger felé, a Kaukázus hatalmas, szinte kimeríthetetlen kőolaj-vidékét, végül a Boszporusz hinterlandját, az Orient, a maga különleges, Európában keresett áruival.

Bécsről nyugatra ellenben az éknek a hegye maga is iparvidék, mely felnyomul Nyugat leghatalmasabb, sűrűn lakott ipari területeinek közvetlen közelébe. Ez a nyugati pólus van hivatva Keletet ellátni az élet legszükségesebb ipari termékeivel. A keleti pólus szolgáltatja viszont Nyugat-Európának a Dunatorkolatra nyíló vonzásterület sokféle ugyancsak nélkülözhetetlen termékeit.

A víziút építése révén a középső nagy térség, melyet nevezhetünk Délkelet-Európának, nevezhetünk Duna-Európának is, melynek kétségtelen prominens magja a kárpáti medence, ma még szinte felmérhetetlen jelentőségű, hatalmas átmenő forgalom színterévé válik és ki nem kapcsolható közvetítő, összekötőkapocs a két pólus, a Nyugat és a Kelet között.

Ha nem jelszavakat akarunk csupán, meg kell állapítanunk, hogy Délkelet-Európának államai, nemcsak Ukrajna és Kaukázus melléke, Kis-Ázsia, Bulgária, Románia, Szerbia és Horvátország, hanem Magyarország is, — bármily ellentmondóan hangzik — agrárjellegű államok, de terméseredményeik messze visszamaradnak a mostohább éghajlatú nyugaton elért eredményektől. A másik szembeszökő eltérés, hogy a sűrűn lakott nyugaton négyszögkilométerenkint

25 főnyi agrár lakosság hektáronként szinte kétannyit termel, mint amennyit Délkelet-Európában a négyszögkilométerenként 50 főnyi agrár lakosság előállít.

Ez a rideg valóság világosan megjelöli azt az utat, amelyet itt Délkelet-Európában követnünk kell. Az agrár munkaerőt jobban ki kell használnunk. Nekünk is arra kell törekednünk, hogy négyszögkilométerenként legfeljebb 25—30 ember lássa el a mezőgazdaság feladatát, de úgy, hogy a négyszögkilométernyi terület mégis megadja a nyugati, haladottabb mezőgazdasági kultúra kétszeres terméseredményét. Ez egyszerű tétel annyit jelent, hogy ezzel felemelhetők mezőgazdasági lakosságunk életstandardját a mai alacsony szintnek majdnem a négyszeresére.

Mással is ez annyit tesz, hogy minden földbirtokreformnál gyökeresebb változás következhetne be, mert a törpe- és kisbirtok nagyságkategóriái a jelenleginek a kétszeresére volnának emelhetők.

De jelenti ez azt is egyúttal, hogy ilyen életstandard-emelés esetén a mezőgazdaságban felszabaduló, az összlakosság 25%-át kitevő népesség feltétlenül jó megélhetést találna a vásárló erejében megnövekedett földműves lakosság igényeit ellátó iparban.

Jelenti tehát ez azt, hogy Délkelet-Európában nagyarányú ipari fejlődés elé nézhetnénk anélkül, hogy ez az átalakulás a nyugati nagyipari államok érdekeit bármiképpen is sérthetné.

A délkeleteurópai ipari átalakulás ugyanis csak akkor lesz egészséges, ha elsősorban a mezőgazdasági iparágak, másodsorban a helyi adottságok a rendelkezésre álló nyersanyagok által megadott irányban fejlődnének. Egy-egy országban, így Magyarországon is nemcsak a mezőgazdaság életszintje, hanem az iparos elemek és minden más társadalmi osztály életstandardja is lényegesen emelkednék ezáltal. És ez az egészséges fejlődésnek indult társadalom, mint exportáló és importáló tényező, feltétlenül többet jelentene minden nyugati szomszédnak az eddigi partnereknél.

Talán nem tévesztettek meg egyoldalú szakszemponatok ebben az eszmefuttatásomban és ha ez így van, akkor a kárpáti medence jövője nyilvánvalóan Délkelet-Európa e világviszonylatban is páratlan nagyságú víziút-hálózatának megvalósításától függ. Bármint forduljon is a sors, Új-Európában a magyarság jövőjét ebben az irányban kell keresnünk.

KOGUTOWICZ KÁROLY