

7

*S amidőn silányságom beláttam, S láttam, hogy benned napfény
S tükrődben cserepekre törtem — világol,
Nem hagytál keverni meggyötör- Ki konkolyt és búzát egyaránt
ten. ápol.*

*Éreztem, kezed megsimított: És én is megittasodtam ettől
„Nem vagy te hitvány, se eltaszi- A nagy, nagy emberszeretettől,
tott.”*

*„Higgyed el, testvér, másképp lesz S láttam az Erőt, amely kiontott
egyszer, Eget és földet és horizontot:
Mindenki más lesz, ha más lesz a Dagadó kebled! S ezzel az árral
rendszer.” Engem is elvitt a tenger —*

*S csakugyan: Dúlt a véres orkán,
S tiltó szavadvad zúgott egyfolytán. S kevesebb lett egy kispolgárral.*

A MAGYAR IPARI TERMELES GEOSZOCIOLÓGIÁJA

Irta: LÁZÁR VILMOS

Az ipar nem új anyagokat állít elő, hanem a nyersanyagok átalakításával termel újabb javakat. Ezért az iparcikkek előállításához energiaforrásokra van szükség. Amíg a régi korokban munkás és állati; munkaerőt használtak fel, addig a mostani kor mindinkább a természet erőit használja munkaforrásul. Amíg a XIX. század ipara csaknem kizárólag szénen épült fel, újabban az olaj- és vízi-erők a jelentős tényezői az erő, illetve hőszolgáltatásnak. A háború előtti Magyarország 1.7 milliárd ta. szénkészletével szemben ma a szénvagyon 300 millió q-ra becsülhető, amelynek azonban csak 3.5%-a a fekete szén. A régi területen 7850 km. folyószakaszon 2.8 mill. lóerőt lehetett volna kifejleszteni; de ez nem történt meg, mert a vízierőnek csupán 12.6%-át használták ki, jöllehet a víztárolás nélküli, kihasználható vízierővel évenként 4 millió ta. szénnek megfelelő energiát termelhetek volna, (tárolással 15 mill. ta.). Ma az ország vízierő teljesítőképessége 268 ezer lóerő, amelyből csupán 24 ezer lóerő a kiépített.

Az ország medencefeneki helyzete csak részben indokolja a fenti adatok által bizonyított mechanikai energia csekély voltát; másik oka a munkabérvizonyokban rejlik. Az emberi munka olcsó, a kihasználás lehetősége a hatalmas tartalék munkanélküli hadsereg következtében adott, nem érdemes tehát a tőkének elektrifikálni. Olaja nincs az országnak, a dús földgázkészletből a fenti okok következtében mindössze 2 mill. m³ az évi termelés.

Az ipar nyersanyagszükségleteit részben a bioszfera termelése (növényi; állati nyerstermények), részben pedig a litoszfera (ásványi kitermelés) elégíti ki. Az élelmiszerszükségletet kielégítő ipar és nyersanyagtermelés viszonya a háború előtt igen mostoha volt. Relative a legkedvezőbb volt az arány a malom és cukorfeldolgozó iparban. Az országban őrlésre kerülő buza és rozs a szántóföldi termelési 11.5%-a. Erre a mennyiségre épült az ország egyik legfontosabb iparága: a malomipar. (1913-ban 73.2 mill. q. termés került őrlésre, az egész ország gyáripari értéktermelésének 28.4%-a). A cukoriparon kívül a malomipar volt az egyetlen, mely a ki-

vitelre kerülő anyagfőlösleget nagyobb részben áruvá dolgozva vitte ki. (58%). A cukoripar az 1913 évi 49 millió q. répatermést, 95%-ig kész-áruvá dolgozta fel. Ennek az oka speciális gazdaság-földrajzi: a cukorrépa és cukor között a súlykülönbség oly' jelentős, hogy a répát nem gazdaságos termelőhelyéről elszállítani, ezért inkább feldolgozzák a helyszinén. Az 1913. évi 2.98 mill. hl. sörtermelés nem volt képes termelt nyersanyagát, a sörárpat feldolgozni. Így 2.61 mill. q. sörárpa került kivitelre, ami azután 6 mill. K. értékű sör alakjában jött vissza. Hasonló volt a többi iparok viszonya is a belföldi nyersanyagtermeléshez. A magyarországi ipar termelőképesége nem tudott egyetlen ágában sem versenyt tartani a nyersanyagtermeléssel, s azokat nagy mennyiségben szivta ki a nyugati államok (Ausztria, Németország) ipari imperializmusa. A szénben és egyéb energiákban gazdagabb nyugati államok ipari szükséglete nemcsak hogy nem támaszkodott Magyarországra, hanem nyersanyagkészletét elvonta és ezt készáruvá dolgozva fel hozta vissza és adta el Magyarországnak busás profittal. De még a Magyarországtól keletre fekvő, szénben szegény nyersanyagtermelő országok nyersanyagát sem tudta a magyar ipar magához vonzani. Ezek az országok nyersanyagukat a tőkében gazdag nagy nyugati országokba szállították és ipari szükségleteiket onnét elégítették ki. Egyik magyarázata ennek a közlekedés: az európai közlekedés nagy utjai elkerülik a magyar medencét s ezért a Kelet közvetlenebbül kapcsolódik Nyugathoz, mint Magyarországhoz. A másik fontosabb ok, hogy a nyugati, tőkében gazdag országok a keleti országokba való tőkekihelyezéssel kényszerítik a keleti országokat, hogy tőlük vásároljanak. A nyersanyagok kivitele folytonosan csökkenti a föld termőerejét és adja oda azt energiában és tőkében gazdag országoknak, amelyek cserébe iparcikkeket adnak. Ezek az iparcikkek azonban nem pótolják a talaj elvesztett erejét; ez csak kellőmennyiségű műtrágyabehozatallal lett volna helyreállítható. A mezőgazdasági statika követelményeit így hanyagolták el teljesen, amelyek pedig parancsolóan előírják, hogy a talaj ásványi alkatrészeit kimerítő növények exportjának egyensúlyban kell lenni az importált, a talaj termőerőt pótló, ásványi anyagokkal. A tőkében és energiában gazdag nyugati országok imperialista gazdaságpolitikája érvényesült itt, karöltve a magyar uralkodó osztályok által űzött irracionális kizsákmányoló gazdasági politikával, melynek eredménye az egyoldalú árucseré folytán beálló talajkimerülés.

A mai magyar ipart a fa, az érc és az olaj teljes hiánya jellemzi. Bár a gabonaneműek exportja jelentős, ez azonban eredeti alakjában kerül kivitelre.

A malomipart ma egyáltalában nem foglalkoztatják: az 1934-ben termelt 123 mill. P. értékű buza és rozstermésnek mindössze 13%-a került lisztté őrölve kivitelre. A faiparnak nincs nyersanyaga. 1934-ben a fabehozatal a külkereskedelmi mérleget 24.5 mill. P.-vel (a teljes import 8.7%-a) terhelte. Ellenére a viszonylag fejlett gépiparnak, a vasérctermelés jelentéktelen (1934-ben 500 ezer q.). A fővárosnak és környékének centralizált gépipara teljes egészében megmaradt, míg az ipar alapját képező nyersvastelepek 83%-a kívül esik a határokon. Ezért a fővárosban és a környékén levő gép- és alkatrész-gyáraknak egy része nyersanyaghiány miatt leállott.

A monopol-kapitalista törekvések érvényesülnek az egész tőkés világon. Magyarországon is az ipart uraló banktőke autark-irányba tereli a termelést. A külföldről bejövő félgyártmányok és készáruk értéke állandóan zsugorodik. (Az 1926/30 évek átlagában évi 692.2 millió P.-t tett ki; 1934-ben 181 mill. P.-t). A nyersanyagszegénység keretein be-

lül a magyar ipar belföldön igyekszik előállítani a szükséges ipari gyártmányokat, de ebből az ország népe édes-kevés hasznot húz. A megkevesbedett ipari importnak csak az autárkiára törekvő, magas vámokkal védett monopolizáció látja hasznát.

A gazdasági élet minden megnyilvánulásának egyik alapfeltétele a megfelelő közlekedés lehetősége. A termelés, a javak átalakítása és a közlekedés olyan tényezői a gazdasági életnek, melyek kölcsönös feltételei egymásnak. A közlekedési lehetőségekben és a berendezkedések fejlettségében a gazdasági élet minden faktora szintetizálódik. A közlekedés lehetőségeinek leglényegesebb tényezője a domborzatnak és a területnek a szomszédos terület közt elfoglalt helyzete. A régi magyar medence zárt szerkezeti egysége és az azt körülvevő és peremét alkotó Kárpátok nagy közlekedési gátakat alkottak s így a nagy európai transzkontinentális utvonalakat részben elterelték az ország területéről. A Nyugateurópa valamint a Keleteurópa és az Adria felé vivő fontos utvonalak kikerülték a Kárpátok ivét. Csak a Pontus és Levante felé vezető utvonalak szeltek az országot. A XIV. és XV. század utvonalai természetes utvonalak, ez időben — a technika hiányában — nem volt mód a természetes akadályok legyőzésére s a közlekedés inkább a nyerstájban folyt le. A XVI. századtól kezdve az utak irányát a megszálló török szabta meg. Óriási akadályai voltak a közlekedésnek az Alföld árterei és mocsarai, melyeken csak bizonyos révhelyeken volt lehetséges az átkelés. (A Duna magyarországi szakaszán 90 átkelőhely volt.). A jobb átkelőhelyek energiái jelentékeny átkelőhelyeket biztosítottak. Az utak ebben az időben inkább csak közlekedési irányok, mintsem emberi munkával megépített közlekedési berendezkedések. Éppen ezért a középkori kereskedelem inkább a víziutakat kereste. A táj ma már alig akadály. Ma már — a technika fejlettsége révén — a közlekedésre legkedvezőbb utirányok érvényesülnek. Ma a gazdasági élet tényezői (termelés, ipar, népsűrűség) szabják meg az utak irányait, szemben a régebbi időkkel, mikor a legkedvezőbb domborzat keresése volt az irányadó.

A magyar medence-rendszer Nyugat és Észak-Nyugat felé volt a legnyitottabb s ez a magyarozata amért az első természetes utak és gazdasági kapcsolatok ebben az irányban alakultak ki. A közlekedés irányára azonban a döntő faktor a nyugati országok imperializmusa volt. Az iparos államok — politikai sikon is hatalmasan alátámasztott — gazdasági expansiója, a vasutakba fektetett tőkével együtt szabta meg a közlekedés irányát. Ez a folyamat volt döntő a gazdasági élet és a kultura kialakulására.

A mezőgazdasági kultura és az ipari élet jobban hasonult a nyugati országokhoz, mint a keletiekhez és déliekhez. A XIV. és XV. században 19 ut vezetett nyugat felé, míg keletre és délre csupán 5—6. A vasuti hálózatra is ugyanez áll: 1913-ban 29 vasutvonal vezetett ki az országból, ebből 22 Ausztriába. Romániába négyszer annyi vasut futott ki, mint Szerbia felé. Ennek hatása a külkereskedelmi forgalomban is megmutatkozik (1913-ban Szerbiával a külkereskedelmi forgalom 15.4 mill. K., Romániával 69.4 mill. K.). Természetesen az utak és vasutak, valamint a kereskedelmi forgalom dialektikus kölcsönhatásban vannak egymással. Az ut és vasuthálózatot elsősorban a gazdasági élet intenzitása sűríti, megfordítva viszont a gazdasági termelésre gyakorolt hatást az ut és vasuthálózat fejlettsége. Az első vasut építésének célja az volt, hogy az Alföld gabonáját Bécsbe lehessen szállítani (Szolnok—Budapest—Bécs). Ebben a vonatkozásban ismét az osztrák imperializmus diadalmaskodott. A dialektikus kölcsönhatás ismét jelentkezik, amennyiben a vasút meg-

indulása rendkívül serkentőleg hatott az Alföld gabonatermelésére. Budapest erős helyzeti energiájának sokáig erős harcokat kellett vívni a jelenlegi közlekedési uralomért. Kiváltképpen a Dunántul és a Kisalföld nyitott nyugati pereme voltak hatással Bécs közlekedési energiájára az imperialista szempontokon kívül. A Dunántul északnyugati részét ma is négy vasutvonal köti össze Béccsel.

Ma a belső közlekedés egységesebbé vált. Az országban alig van közlekedési akadály. A közlekedés lehetőségei a tér és domborzat következtében nem csökkentek. A vasuthálózat a gazdasági élethez viszonyítva elég sűrű (8364 km.). A vasuti hálózat minden km.-ére a terület 11 km²-re jut.

Az utak állapota silány, karbantartásukhoz, újabbak építéséhez hiányzik az építőanyag. Főleg az Alföldre áll ez. Számbavehető víziut a Duna 343 km.-es, a Tisza 192 km.-es, a Körös 30 km.-es és a Balaton 121 km.-es szakasza. A tengerpart hiányzik, viszont épp az Adria felé vezető utnak voltak a legelháríthatatlanabb természetes akadályai: a Karszt speciális vizrajza, a tenger felé való hirtelen esés, — és ezért az amugy sem jelentett sokat.

A közlekedési hálózat és a gazdasági termelés közötti viszonyra megemlítenéd a vasutak gazdasági megterhelésének csökkenése. A forgalom ellanyhulásának egyik oka a különböző termelésű tájak peremén kialakult u. n. vásáröv határszéléllé való válása. A vásáröv forgalmi élete szükségszerűen lanyhult el, miután a rajta átengedett külkereskedelmi forgalom a szomszéd államokkal való gyér gazdasági élet következményeképp' — lanyha. A parancsoló gazdasági kényszer azonban a forgalmat ismét fellendíti s a magyar medence-rendszer forgalma, mely természetes levezetője a bécsi medence felől a Balkán felé áramló forgalomnak, jelentős tényezője lesz egy tervszerűbb és anarchiától mentes kor termelésének. Magyarország külkereskedelmi forgalmának mértéke attól függ, hogy az ország gazdasági termelése mily mértékben egészíti ki a szomszédos területek gazdasági termelését. Nyugatra szénben gazdag iparosodott országok terülnék, sűrű lakossággal, melyek — bár mezőgazdaságuk fejlett — mégsem tudják lakosságukat élelmiszerekkel ellátni. A keleti szomszédok nyersanyagban bővelkednek s azt Magyarországon keresztül szállítják nyugatra. Ha a magyar agrárcikkek akadálytalanul juthatnak el nyugatra, s ha a magyar ipar részben magához tudja vonzani a keletről jövő nyersanyagot, feldolgozás céljából, úgy a gazdaság elé új távlatok nyílnak. Ez az elképzelés azonban a jelenlegi termelési szerkezet mellett nem valósulhat meg. A megvalósulás előfeltétele a békés és szabad árucserre megindulása; ez azonban szöges ellentétben áll a világ-imperializmus törekvéseivel s csak ennek megtörése után sikerülhet.

A gazdasági erők összes tényezői összesűritve találkoznak a népesség településében. A gazdasági életnek a településre vonatkozó hatása kétféle energiából fakadhat: helyzeti és helyi energiából. A legfejlettebb települések helyzeti energiáknak köszönik létüket és fejlődésüket. Bár az Alföld történelmi sorsa (török hódoltság) egyes helyi energiákból élő parasztvárosok lakosságát természetellenes módon földuzzasztotta, igazi városoknak csak azokat a településeket mondhatjuk, melyeknek helyzeti, közlekedési energiájuk nagyobbak a helyieknél. Mivel az ország különböző termelésű természetes tájakra oszlott, az árucserre és a forgalom ott a legélénkebb, ahol e régiók egymással találkoznak, — a már említett vásárövben s ennek is épp azon a pontjain, ahol jól járható folyóvölgyek vezetnek fel a magasabb vidékre. A medencék szélén fellelhető vásáröv ott a legjelentősebb, ahol az ipari tájak a mezőgazdasági tájakkal talál-

koznak. Tipikus vásárváros Miskolc, amelyen az északnyugati Felvidék egész keleti felének forgalma vezet át. Rendkívüli hely és helyzeti energiával bíró vásárváros volt Pozsony, amely mint hidváros és országkapu, nagy telepítő energiával rendelkezett.

A vásárváros nagy telepítőenergiája mellett erős vonzást gyakorolnak a természetes közlekedési gátak áthágható pontjai. Ezek a közlekedési akadályok vagy a domborzatban (hegyek), vagy a vízrajzi (folyók) viszonyokban adódnak, esetleg kombinálódva. Ezek a pontok (jó révhelyek, hágók) gyakran nagy területek forgalmát tömörítik abból a célból, hogy az akadályon együttesen keljenek át. A szorosok és hágók előtt keletkezett szoros és hágókapuk gyakran országkapuként szerepeltek. Az ősi révhelyek, folyami átkelők, úgynevezett hidszorosok nagy telepítő energiájának köszöni létét Komárom, Győr, a Tisza mellett pedig Tokaj. Magyarországon — az ország körülhatárolt medenceszerkezeti hidrográfiai egysége következtében különös jelentősége volt a Kárpátokon átvezető hágók és szorosok előtt keletkezett külső hágókapú és szoroskapú városoknak (Trencsén, Zsolna stb.). A vízrajzi hálózat nagy telepítő energiájú pontjai azok is, ahol a hajózás elé akadályok gördülnek, ahol az árukat át kell rakni: ezek hajózási végpontok. (Pl. Szolnok.)

A telepítőerők egyik csoportja az, mikor az elkülönült közlekedési egységekben elfoglalt központi fekvés emelte ki a települést a szomszédos települések közül. Ilyen telepítőereje van pl. az árterületekkel, mocsarrakkal elzárt Debrecennek, mely nemcsak helyi energiával rendelkezik, hanem a Bodrogköz, Tisza, Sárrét, Ecsedi láp, Nyírség által közrefogott terület központjában való fekvése miatt is kiemelkedik a többi földművelési centrum közül. Az összes telepítő helyzeti energiák centruma a főváros, ahol négy különböző termelésű gazdasági egység szögel össze. Ezenkívül még a két Alföldet összekötő völgy központja is. Helyzeti energiája révén nagy erővel vonzotta a medence-rendszer legtávolabbi településeit is. A bányavárosok helyienergiája is jelentős települések alapjait vetették meg.

A települések növekedése vagy visszafejlődése a legszorosabban összefügg a gazdasági étellel. Az országban gyökeresen átformálódott gazdasági helyzet, a népesség vándorlásában nagy áramlást idézett elő. A háború után a mezőgazdasági konjunktúra korszakában a városokból jelentős tömegek vándoroltak a falvakba. A falu elnyomrodása következtében az áramlás iránya megváltozott: urbanizálódás indult meg, melynek következményeképp hatalmas tartalék munkasereg képződik. A termelési mód válságának roppant kimélyülése s a magyar mezőgazdaság külön válsága nem engedi meg a mezőgazdasági települések életének konzerválását. A háború előtt a földbirtokeloszlás rendkívüli aránytalansága és a félféudális helyzet, amelyet a latifundiumok rendszere jelentett, a parasztságot nagy tömegeiben kivándorlásra kényszerítette. Ma a helyzet azzal súlyosbodott, hogy a szerkezeti válság megoldását a terület igazságosabb eloszlása sem hozhatja meg. A kapitalizmus általános válsága, mely a termelőerő és a fogyasztási viszonyok ellentmondásából született, az ipari települések életét is bizonytalanná teszi, mert az autarkias törekvések ellenére a külföldi piacok krónikus szűkülése s a belső piac egyre zsugorodó vásárlóképessége az ipari termelést egyre sorvasztja.

Magyarország materialista földrajzi elemzése bizonyítja, hogy a termelőerők, ellenére a technika fejlettségének, képtelenek érvényesülni, kibontakozásuk gátja: az uralkodó termelőforma. A magyar táj arányos benépesülését és harmonikus kulturtájává való fejlesztését csak a magyar táj keretén belül meginduló tervszerű termelés tudja majd maradéktalanul

elvégezni. A materialista földrajz bizonyítja, hogy a föld természetes adottságai (klíma, felszín stb.) nem ~~változnak~~ ugyan lényegesen, de annak hatásai különbözők az egyes karokra. Különböző korok termelő módja viszont rányomja bélyegét a földrajzi tényezőkre. Ha a társadalmi hatóerőket és azok irányait és hatásait is hasonlóan felismerjük, mint a természeti erőket, akkor módunkban lesz azok helyes irányát is megszabni.

B Ű N T U D A T (I I I .)

Irta: REMENYIK ZSIGMOND

Főzik az ebédet a vendégek számára, illő tehát, hogy szétnézzek a konyha táján. Mélyrenyuló, barnafalu konyha ez, középen nagy, kőből és vályogból megépített tűzhellyel, a fal mentén barnáramázolt konyhabutorokkal, nyáron nyilván sok léggel és kibírhatatlan hősséggel. Régi ez a konyha, akár a ház. Sok ember és állat, kutya, macska, ur és cseléd jutott táplálékhoz egy évszázadon át erről a konyháról, voltak akik meg is hiztak rajta, különösen ha az étkek javát fogyasztották. Mondják, soha husz személynél kevesebbre nem főzött a szakácsné, mindig számíttva arra, hogy beállít egy kujtorgó vendég, egy utbiztos vagy valamelyik tanyáról egy cseléd. Kocsis, kertész, még ha koszt nélküli bérrel is volt felfogadva az illető, különösen esténként, a konyhára mindig beállított, az ajtónál megállt és nekidült a falnak, Ott állt addig, míg az uraktól le nem hozták a tálát, míg nem kotort egy cseréptányért a szakácsnő elő és meg nem töltötte levessel vagy főzelékkel, tésztával. Mi fent a lakásban ezüsttel terített asztalnál illemesen ettünk, lent a konyhán pléhkanállal, villával és fanyelű késsel falatoztak a cselédek, hatalmas szelet kenyereket vágva, kíváncsian és visszafojtott lélekzettel figyelve a mindig széles szakácsnő minden mozdulatát.

Ahogy visszaemlékezem most a konyhát szemlélve, gyerekkoromban ha hazavetődtem, esténként mindég a tűzhely mellett ültem. Hiába küldözgettek a lakásba fel a cselédek, egyik érdekes dolgot találtam ki részükre a másik után, csak hogy közöttük maradhassak. Ha délelőtt megéheztem, fogtam a spájzkulcsot, lementem a konyhán és a cselédszobán át a spájzba, vágtam magamnak kolbászt vagy szalonnát, és úgy álló helyzetben elfogyasztottam a cselédszoba asztalán. Délelőtt a cselédeknek nem járt ennivaló, a szakácsné még csak mártogathatott, kóstolghatott, a szobalány is levághatott sebtiben egy karéj kanyeret és elfogyaszthatta munka közbe, amikor főzött vagy takarított. De udvaros gyerek, kocsis, kertész, ezek reggel ettek egy keveset, munka közben éheztek egészen délig, és déltől estig megint nem jutottak ennivalóhoz. Amikor a konyhára bejöttek és ott látták, hogy valaki evett, megnézték merően a leszelt szalonnadarabot, kolbászt és vajaskanyeret, közben kirakták a kannából a szenet és a kosárból a fát, vízzel megtöltötték a kondért és csak nyeltek egy nagyot. Talán én voltam: az egyetlen, aki észrevette ezt. Nem ment le a torkomon többet egyetlen falat, akkor is otthagytam az ennivalót, soha többet nem tizóraiztam. Meg lehetett volna tenni eféle félelmetesen visszhangzó lelkiismerettel, hogy elvonultam volna valahová enni, de mindenféle szempontból méltatlannak tartottami volna ezt.

Bizony, a cselédek, akik a konyhán éltek és dolgoztak, nem sok nyugalmat leltek. Mindig korán kellett kelniök, reggel ők voltak, akik