

A gazdasági önellátásra való törekvés mezőgazdasági téren jelentéktelen emelkedést eredményezett. Az 1932-3 idény 38.9, az 1937-8. pedig 41.7 millió tonnát mutat. A mezőgazdasági termelés összértéke 8.7 milliárdról 12.6 milliárd márkára emelkedett. Vagyis: míg a mezőgazdasági többtermelés 7, addig a gabona áremelkedése 30 százalékos. A tömegélelmezés szempontjából rendkívül fontos még, hogy 1932-ben az élelmiszerszükséglet egynegyede behozatal útján került a Birodalom területére, 1938-ban viszont már csak egyötöde — a fogyasztás korlátozása következtében. Bizonyos cikkek a piacról teljesen eltűntek, illetve a tömeg részére elérhetetlenné lettek.

Számokban kifejezve a „nemzetiszocialista gazdasági rendszerben“ a háborús ipari termelés emelkedése 400-700, a mezőgazdasági termelés 7, a mezőgazdasági cikkek drágulása 30, a munkaidő hosszabbodás átlaga pedig 15 százalék.

A kifizetett munkabérek összege 1932-ben 5.4, 1938-ban 13.4 milliárd márka. A kimutatás szerint a bérek egyharmaddal, a vásárlóerő pedig egynegyeddal emelkedett, ami azt jelenti, hogy a létfenntartási költségek a bérjövdelem fejlődése elé kerültek. Ez a látszólagos javulás azonban mindjárt eltűnik, ha figyelembe vesszük a kötelező levonásokat (Arbeitsfront, Winterhilfe, stb.) és a munkaidő meghosszabbodását. Ha pedig a pótanyaggazdálkodás következtében beálló minőségromlást (pl. a ruházati cikkek élettartamának nagymértékű rövidülését) tekintetbe vesszük, akkor a bércsökkenés ténye minden további nélkül — a hivatalos kimutatás nyomán is — megállapítható.

Legjellemzőbb a mai német gazdasági rendszerre, hogy ugyanakkor az évi ipari osztalék 250 millió márkáról 550 millióra ugrott, azaz a részvényesek 120 százalék jövedelemtöbbletet könyvelnek el. A munkanélküli jövdelem mértéke így a duplájára emelkedett, nem említve az igazgatósági, felügyelőbizottsági tantiemeket, továbbá a vezető állások emelkedő tendenciájú jövedelmeit. (*Horváth Ernő*)

A NÉMETEK ÉS KÁRPAT-UKRAJNA. A müncheni és bécsi döntések után nem mulik el nap, hogy a német sajtó összes hasábjain Kárpát-Ukrajna kérdése szóba kerüljön. Nincs szükség idevonatkozó vagy ezzel kapcsolatban álló eseményre: — Kárpát-Ukrajna minden aktualitástól függetlenül érdekli a németeket. Érdekli a lapokat, érdekli a folyóiratokat. Az új csehszlovákiai állapotok bekövetkezése óta Kárpát-Ukrajnának hatalmas irodalma termelt a Birodalomban. Ennek az irodalomnak a termelése tovább folyik. A magyarázat után a keleteurópai olvasó előtt felesleges kutatni. Mindenki tudja... Épp ezért ismertetünk a következőkben egy igen jellemző publikációt ebből az új Kárpát-Ukrán-né-

met irodalomból. A cikk, amit egyik lényeges részében bemutatunk, a nagyműtű s a Harmadik Birodalom berendezkedése óta szalon-náci **Die Tat** hasábjain jelent meg s Kárpát-Ukrajna stratégiai fekvésével foglalkozik. Kárpát-Ukrajna geopolitikai és stratégiai helyzetével eddig ugyan már számtalan német írás foglalkozott, ez azonban olyan áttekintésben érinti a kérdést, hogy egyúttal a tulajdonképpeni német tervek közé is bepillantást enged. Nézzük mit mond a cikk, illetve szerzője, **W. Pancsenko-Jurevicz**, aki neve után ítélve bizonyára a Németországban most lázasan toborzódó ukránság köréből való:

Kárpát-Ukrajnát nyugat-keleti irányban az Ungvár-Csap-Körösmező vasutvonal szeli át, amely a bécsi

döntés előtt közvetlen a határ közelében, Máramarosszigetnél pedig 40 km. hosszúságban Románián vezet keresztül. Ez a vasutvonal 320 km. hosszú. A vonal a bécsi döntés következtében kb. Nagyszőlősig (Sevlus) Magyarországhoz került, úgy hogy Kárpát-Ukrajna összeköttetése Szlovákián át Prágával, illetve Románia felé, többszáz kilométeren keresztül magyar területen halad át és így Budapest ellenőrzése alatt áll.

Ellenére a meglévő vasuti összeköttetéseknek és a jól kiépített ut-hálózatnak, Kárpát-Ukrajna még ma is mehezen közelíthető meg egy kelet felől támadó nagyobb hadsereg számára. Hogy a Kárpátok magaslatai milyen akadályt jelentenek a támadónak, a világháború ékesen bebizonyította. Ezért akar a vörös hadsereg európai háború esetén a Szovjet-Ukrán határról a Kárpátokig gyorsan előretörni a első védelmi vonalát és harcászati bázisát itt kiépíteni. Az 1915. év tapasztalatai igazolják, hogy ez a cél aránylag könnyen elérhető. Mint a térképről látható, egy ilyen orosz előnyomulás a legkönnyebben a legrövidebb uton a nyugat-ukrán alföldről rontana Kolomeán-Stanislaun, Lembergben és Przemysl-n keresztül. Az ezen a területen adott sűrű vasuti hálózat lehetővé teszi a tartalékok és hadianyagok gyors utánpótlását. A német sajtóban szeltében-hosszában tárgyalt észak-Románián keresztül ut egy nagyobb modern hadsereg számára alig jöhet tekintetbe. Ebből az irányból ugyanis a keletről jövő támadás katonailag igen fáradságos és veszélyes, ezért tehát nem is tétélezhető fel, hogy megkísérlik. Ezen a területen közvetlen vasuti összeköttetése sincs Kárpát-Ukrajnának Bukovinán keresztül Szovjet-Ukrajnával. Az erre irányuló prágai és moszkvai vasutervek ezideig mindig megghiusultak. Maradna tehát a támadás ilyen iránya esetében az igen körülményes Cernăuți-Câmpulung-Iacobeni-

Szatmár-i kerülő ut. Ez azonban olyan bonyolult és körülményes, hogy egy nagy hadsereg szállítása s utánpótlása számára gyakorlatilag semmiképpen sem jöhet komoly katonák előtt számításba.

Meggondolásaink — folytatja W. Pancsenko-Jurewicz — arra a megállapításra készítetnek, hogy Kárpát-Ukrajna stratégiai jelentősége úgy topográfiai sajátossága, mint geopolitikai adottsága következtében bár korlátozott, ennek ellenére igen nagy s egy Kárpát-Duna, illetve Kárpát-Visztula térbeni konfliktus esetén egyenesen döntő jelentőségű. Kárpát-Ukrajna gazdasági fejlődését illetőleg ugyanúgy, mint geopolitikai és stratégiai szempontból nagyon fontos az a körülmény, hogy egy új nyugat-keleti irányú vasutvonal megépítése, vagyis a saját összeköttetés helyreállítása Szlovákia, Csehország és Középeurópa felé, a Kárpátok geológiai struktúrája következtében aránylag egyszerű és nem is drága (szemben azokkal a tendenciózus híresztelésekkel, amelyek azon körök részéről keltek szárnyra, melyek kimaradtak ezekből az építkezésekből). Az ukrán dél-Kárpátokat ugyanis nyugat-keleti irányban hosszú, igen széles és sűrűn lakott völgyek szelik át. A legfontosabb ezek közül a völgyek közül Homonnánál kezdődik, az ukrán-szlovák néprajzi határon és kétszáz km. hosszúságban vonul Sninan, Svalaván, Dovenhén keresztül az új fővárosig, Husztig. Ez a völgy csupán 200-300 méterrel fekszik a tenger színe fölött s közben pár helyen maximum 100 méterig terjedő emelkedést kell leküzdeni. A prágai sajtó értesülése szerint ennek a vasutvonalnak a kiépítését Husztig és azon túl Körösmezőig már is tervbevették.

W. Pancsenko-Jurewicz hozzáfűzi még ezekhez, hogy a mondottak szerint Kárpát-Ukrajna közlekedés-technikailag éppoly kevésbé van ráutalva a Magyarországhoz kerülő alföldi részre, mint gazdaságilag, mivel a szükséges vasuti összeköt-

tetések kiépítése után életképesen tagozódik bele a Középeurópa-Románia-Feketetenger háromszögbe. (Szacsavay Gusztáv)

A FÖLD LAKHATÓSÁGA. Friedrich Ratzel, az emberföldrajz megteremtője (1882) tudománya főfeladatának ama törvényszerűségeket megokolását tekintette, melyek szerint az ember eloszlik a földön. Ratzel óta számos kísérlet történt, főleg annak kikutatása irányában, hogy mennyi a föld legmagasabb ember-befogadóképessége. 1934-ben Penck egy ennek a tárgynak szentelt, **A fizikai antropogeográfia főkérdése** című dolgozata a kérdés vitatását igen felélénkítette az általa bevezetett modern klimatológiai szempontok felvetésével. Ezóta a vizsgálatok kivétel nélküli abból indultak ki, hogy a föld jelenleg lakott felületein előbb-utóbb túlnépesedés következik be. Ez az állapot szükségszerűen maga után vonja az eddig lakatlan területekre irányuló vándorlás folyamatát, mely végül a föld ember által való megteléséhez vezet. A föld lakosságának lehetséges maximális számán kívüli természetesen felmerült az időpont kérdése is, amikor az emberiség létszáma eléri a maximumot. Ezekben az elgondolásokban természetesen nagyon sok utópikus és profetikus elem jelentkezett.

A helyzet napjainkban jelentősen változott. Politikai körülmények emberek igen nagy számát jelenlegi lakóhelyük elhagyására készítetik. A legtöbb ország viszont bezárja kapuit s ezért új települési helyek után kutatnak. Hol található az az emberek számára megfelelő helyek?

Nemcsak az antropogeográfia, hanem azok a módszerek is, amelyekkel a föld teherbírását megállapítani próbálták, csak a nagy általánosságban mozognak. Így az egyes kutatók végkövetkeztetései is nagyon eltérnek egymástól. A föld lakosságának lehető maximális létszámú becslései az 5 és a kétszáz milliárd között mo-

zognak. Némelyek a jelenlegi mezőgazdasági hozamot vették átlagosan alapul, mások a modern technikának megfelelő mezőgazdasági formákat. Némelyük számításába belevett még feltáratlan táplálkozási tartalékokat, illetve olyan energia forrásokat is, amelyeket csak a jövő közelíthet meg.

Még az olyan számítások is, amelyek jelenleg adott és nemcsak valaha lehetséges támpontokon nyugodtak, lényeges eltéréseket mutatnak, miután egyik vagy másik élettényezőt egyoldalú hangsúllyal állították az előtérbe. Természetesen legtöbb kutató a szén- és ércgazdaság mellett elsősorban az élelmezést, vagyis a művelhető földet vette számításba. Ezzel a megfontolással Penck a föld maximális lakosainak létszámát 7689 millióban állapította meg s úgy találta, hogy a mostani Brit világbirodalom 600 millió fehér ember számára biztosíthat megélhetést, és pedig: az anyaország 30, Kanada és a Délafrikai Unió 60-60, a Dominiumok és Ausztrália pedig 450 milliót. Ebben a számításban tüstént szembeötlő, hogy Penck az angol anyaországnak a jelenleginél alacsonyabb befogadóképességet tulajdonít. Penck, ahogy kritikusa, **A. Fischer** kimutatta, csupán a belső körülmények által meghatározott — divatos műszóval élve: az ország autarchikus mezőgazdasági kapacitását — vette tekintetbe. Valójában a legtöbb európai országban a belső körülmények által meghatározott életlehetőségek jóval meghaladottak, a legerősebben Svájcban. Ezért tehát joggal vethető fel a külső körülmények által meghatározott befogadóképesség, amit a lakosság ipari tevékenysége, a fontos ásványi kincsekben való fölösleg, vizierők, kedvező közlekedési viszonyok s az idegen forgalmat elősegítő mozzanatok tesznek lehetővé.

A becslés nehézségeit nemcsak az élet-tényezők sokfélesége és az ezekben meghúzódó szubjektív ki-