

akkor a profitráta mai rendkívüli alacsony foka mellett a rentábilis termelés a monopolvállalatok számára igen nehéz, akkor érthető, hogy a világ elérkezett oda, ahol a termelési-gazdasági bajokat a termelőeszközök tulajdonosai csak a folyton ismétlődő háborúkkal tudják elkerülni.

(Nagy Gábor)

## **KÖZÉPEURÓPAI KÉRDÉSEK**

### **A DUNA ÉLETRAJZÁHOZ**

Egy gyakran idézett szólam szerint a folyamok nem elválasztanak, hanem összekötnek. Ha ennek ellenére az országhatárok ugyanolyan mértékben követik a folyók futását, mint a hegyek gerincét, ameiyekek pedig valóban elválasztanak, úgy ennek az az egyszerű magyarázata, hogy a folyó határok könnyen felismerhetők, nem kell külön megjelölni azokat. Amennyiben a folyók eíég szélesek, úgy háborús vetélkedések esetén természetes akadályok. A folyók összekötő ereje inkább hosszúságukban, mint szélességükben nyilvánul. A folyó kevésbé köti össze a két partot egymással, mint inkább a felső és alsó részén fekvő területeket. Érvényes ez akkor is, ha a folyó nem hajózható. A folyó futását többnyire völgyek kísérik, amelyekben minden fáradság nélkül vezethetők egyenes utak. A nagy folyók és folyamok rendszerint hajózhatóak s csekély fáradalom és költség mellett lehetővé teszik emberek és javak szállítását. A szállítás itt jóval olcsóbb, mint a szárazföldön. A folyóvölgyek többnyire termékenyebbek s ennek következtében sűrűbben lakottak, mint a szárazföld belseje felé elterülő részek. A folyóvölgyeket az emberiség történetének legkorábbi szakaszában is már különös gonddal ápták. Szabályozták a folyókat s használhatóvá tették a hajózás és a szállítás számára. A nagy folyamok által keresztülszelt országok bizonyos fajtájú sorsközösségben élnek egymással még akkor is, ha ez időnként nem tudatos. A felső folyásnál elkövetett vétkek veszedelmet és katasztrófát zudítanak a folyam alsó folyásán lakókra. Ha a víz felső folyásánál lakók kiirtják az erdőket, úgy a hóolvadás és az esőzés vize elönti a folyó közép és alsó folyása körüli völgyeket s tönkreteszti a mezőgazdálkodást és a településeket. Fordítva: a felső folyás körüli gátak és vizelezárások kiszáritják a közép és alsó folyás körüli réteket és rossz termést eredményeznek.

Középeurópa legnagyobb folyama a Duna. A Dunamenti országok és azok, amelyek csekélyebb távolságra fekszenek a Duna partjaitól, a hosszú történelem folyamán egymásba kapcsolódtak, nemcsak barátság és együttműködés, de az időnkénti ellenségeskedés és versengés révén. Nem választhatjuk itt a Dunanépek történelmét. Ám a Duna volt a hunnok, a mongolok és a törökök felvonulási útja s az út, amelynek hullámain Nyugat és Középeurópa művelődési befolyása hatottak. Majd államok egybekapcsolódásának és szövetségének a tengelye. A technika fejlődése a folyamok összekötő erejét a partjaikon fekvő államokat illetőleg sem csökkentette. A vízi szállítás kétségtelenül csekély része a vasuti és másnemű teherszállításnak, mégis az egymástól ezer kilométer távolságra elvá-

lasztott földrészek, amelyeket vízi út kapcsol egybe, sokkal közelebb kerülnek egymáshoz, mint azok, amelyeket csak pár száz kilométer vasut választ el. A vízi út a folyóparton lakó népek kulturáját is összekapcsolja s ezáltal az anyagiakon túl egyéb nemű közösségeket is teremt.

## 1.

A Duna olyan vidéken ered, ahol az ókor, a Római Birodalom Germánia új népeivel ütközött meg, a *Feketerdő* déli részén, s olyan tengerbe ömlik, amelynek partjai keleti országokat locsolnak: a Fekete-tengerbe. A Duna 2.900 kilométer hosszúságával a 3.500 kilométer hosszú Volga után valamennyi európai folyó közül a legnagyobb. Az Elba és a Rajna hosszúságát több, mint a kétszeresével múlja felül. A Duna gazdasági jelentőségét a sok államúság s a nyugati nagyhatalmak politikája a történelem folyamán érzékenyen zavarta. Az egész a XIX. század végéig tartó török uralom, amely elért Magyarország és az Adria határáig, a Vaskapu alatt minden szabályozási munkát megbénított. Ezért értékesebb és teljesítőképesebb szállítási út a Duna felső folyása, mint az alsó és a közép. Többek közt ezért is haladhattak előbbre a Duna felső folyásánál lakó népek a civilizációban és a művelődésben. Természetesen valamely folyam felső folyása, a víz meder kisebb szélessége, az egyenlőtlen vízállás és a víz erős esése következtében olyan nehézségeket támaszt, amely még a teljesítőképesebb parti államok erejét is meghaladja. A Duna hajózhatósága tervszerűen tolódozott és tolódik ki a forrás irányába. Pár évtizeddel ezelőtt Passaunál kezdődött, azután később előbbre került Regensburgig s jelenleg Kelheimtől hajózható. A Duna folyásának első komolyabb akadályát 1922-ben távolították el, jól bent Németországban. Ez a passauai sziklaut, ami 25 kilométer hosszúságban árasztotta el egy 8.5 méter magas duzzasztóval. A második fontos munkát a Regensburg és Vilshofen közti alacsony vízállás szabályozása, amivel egész éven át biztosították a víz legalább két méter mély állását. Munkálatok alatt áll jelenleg a szabályozás azon a vidéken, ahol a Majna-Duna csatorna Kelheimnél beleömlik a Dunába.

A Duna egykori ausztriai szakaszán, Passau és Pozsony között, Ausztria szegénysége miatt a háború után igen kevés munka folyt. Csak Ausztria „hazatérése“ után vették elő ismét a Duna kiépítésének terveit, mely elsősorban a mellékfolyók szabályozását és egy nagy bécsi Dunakikötő teremtését célozza. Azóta iktatták törvénybe a Rajna-Majna-Duna csatorna tervét, amelynek a kivitelére két évet szabtak. A törvény kihirdetése után röviddel megkezdődött az Ybbs-Persenbeug melletti duzzasztó építése. Az itt fölállítandó duzzasztó magassága 9.6 méter, egyebek közt elektromos energiateremtés céljából. Tervbevétték a meder megtisztítását, illetve a meder sziklatörmelékeinek eltávolítását, kiterjednek még a munkálatok a már folyamatban levő szabályozás kiegészítéseire, illetve tökéletesítéseire.

Magyarországon jelentékeny hajózási akadály a Duna Gönyü körüli helyzete. Az akadályok itt olyan természetűek, hogy egyszeri szabályozási munkálatok elégtelenek, miért is a folyammeder állandó kotrása szükséges. Ezek a munkálatok szakadatlanul tartanak a világháború óta. Az Alduna legnagyobb hajózási akadály a részen fekszik, ahol a folyam a déli Kárpátokból kilép az olténiai medencébe. Itt csekély tá-

volságra egymástól négy szükület következik, amelyek közül három kisebb medencét alkot. A szükületekben a folyam sodrása igen nagy. Ennek a szakasznak hossza 130 kilométer. Az erős sodrás és örvénylés következtében nem egy helyen 50 méter mély tölcserék keletkeznek. A négy szükület közül az Orsova melletti *Vaskapu* nevű a legnagyobb ismert Duna-hajózási akadály. A Vaskapu az egész folyamágyat kereszlező sziklakorlát. Régebben a Vaskapu alacsony vizállás mellett áthatolhatatlan akadályt alkotott és szükségessé tette a hajók átrakodását. Ha a dunai, évi hajózási időt 282 napnak vesszük, úgy a Vaskapu áthajózása szorosán 140 napot (47 százalék) igényel, hozzá még olyan hajókkai, melyeknek viz alatti része másfélméter. Az 1878-ban tartott berlini kongresszus a Duna e szakaszának szabályozását az osztrák-magyar kormányra bízta. A Monarchia illetékes helyei ezt a feladatot 1890-1893 között végezték el. A két méter mély meder megteremtésének célját azonban nem érték el tökéletesen. A munkálatok főleg a Vaskapu felső részére eső robbantásokból és levezető művek építéséből állottak. Magában a Vaskapuban egy 1.720 méter hosszú, 73 méter széles és 3 méter mély csatornát húztak, illetve foglaltak gátak közé. Az építkezések következtében azonban újabb zátonyok keletkeztek. A folyás sebessége helyenként egész öt méterig emelkedett másodpercenként, vagyis egy 1.800 lóerejű gőzösnek egy óra szükséges egy 650 tonna sulyu uszályhajó e szakaszon való átvontatására. Egy drótkötélhajó üzem segítségével már a világháború előtt elérték két, 650-650 tonna sulyu uszályhajó elvontatását másfél óra alatt. A világháború folyamán hozzájárult ehhez még egy gőzerejű parti berendezés, amely még ma is üzemben.

## 2.

A legutolsó kimutatások szerint a Dunán négy német, három jugoszláv, két román, két angol, egy francia, egy holland, egy csehszlovák s egy magyar hajózási társaság működik. 1939 derekán ezek a társaságok összesen 2.109 hajóval bonyolították le a forgalmat. A hajók összes rakodóképessége 1.125.000, üzemi terük pedig 193.000 tonna. A dunai kereskedelmi flotta hajótere így összesen 1.325.000 tonna, 150.000 HP vontatóerővel. Az uralkodó hajótípus áruszállítás céljából 1.000 tonna, 2.10 méter járatmélységgel. Emellett szerepet játszik még a régi 650 tonnás típus. Az olajszállító hajók befogadóképessége általában 700 tonna. A Duna német részén a 400, a Duna alsó és közép folyásán a valamivel nagyobb, a Vaskapunál az 1.400—1.800 tonnás hajótípus az uralkodó. Az átrakodó berendezések a Dunán meglehetősen kezdetlegesek, az ily forgalom nagy távolságokon szünetel. A dunai hajóut a Fekete-tenger és a Levante felé nyeri folytatását. A tengeri hajókra való átrakodás és viszont, a román dunai városokban, Galatiban és Brailában történik, a folyam három torkolatba való elágazása előtt. A magyar Duna flotta négy tengerjáró hajóval rendelkezik, ezek közül az egyik tonnatartalma 1.000. Ezek a hajók egyrészt Budapest, másrészt az előázsiai és egyiptomi kikötők között közlekednek. Csekély rakodó képességük miatt azonban ezek a hajók nem elég versenyképesek.

A dunai hajózás erős versenyben áll a vasutakkal és a tengerhajózással. További hátrányok még: a szállítás erős időbeli ingadozása és a hegyek és völgyek közti kiegyensúlyozatlan forgalom. Mindezek követ-

keztében a Duna-hajózás vállalkozásai között már régen kézenfekvő volt a szoros együttműködés gondolata. A hajópark, a kikötőépítmények és a személyzeti apparátus egységes racionális kihasználása csökkentették a költségeket. Egységesítették a vitel díjszabást. 1926-ban megalakult az öt jelentékenyebb Duna-hajózási vállalkozás üzemi közössége. A tarifaegyezmény első kezdetei 1908-ra nyulnak vissza. Röviddel a világháború előtt a Bajor-Lloyd hajózási társaság belépésével a tarifaegyezményben résztvevő társaságok száma hatra emelkedett. 1937-ben összeállottak az üzemi közösségek, a Kisantant hajózási vállalkozásai, egy angol és egy német-román társaság s egységes teher és személyszállítási feltételek megtartásában állapodtak meg. Eihatározták továbbá a gabona, olaj és egyéb teherszállítmányok bevételeinek elosztási arányát.

A vasuthálózat szétágazó fejlődése miatt a Duna-hajózás s a vasuti illetve tengerhajózási vállalatok közti összeműködés igen fontossá lett. A világháború után a közös szállítólevél bevezetésével még tovább építették ki a kombinált vasuti- és vízi-szállítás rendszerét. (V.)

## SZEMLE, BIRÁLATOK

### KORFORDULÓ N...

A tudományos szocializmus alapvető társadalom- és történelemfelfogása szerint a termelő eszközök fejlettsége dönt — végső összefüggésben — a szociális viszonyok, különösen a jogi és politikai intézmények, valamint az összefoglaló eszmék és társadalomöntudati formák fejlettségi foka felett. Ezért *korforduló* van mindig és mindenütt, ahol a termelő-eszközök s a rajtuk épülő közvetlen termelési mód a fejlődés útján mintegy előre futott, a jogi-politikai intézményeket s a társadalomöntudati eszméket fejlődésükben megelőzte; ahol tehát, ennek következtében, a társas élet legfontosabb megnyilvánulási formái között mintegy hiátus tátong, melyet még nem sikerült áthidalni, de amelynek áthidalását minden a kor szintjén álló kortárs elsőrendű és halaszthatatlan szükségességnek érzi. A „korforduló“ épp e szükségyszerű áthidalás születési fájdalmait jelenti. Minden nemrég még szilárd társadalmi berendezkedés és hiedelem inogni, multban nyugodtnak látszó talapzatán megrendülni látszik; úgy tűnik, hogy az ész-szerű esztéienséggé, a jó és szükségyszerű gyötrelmes és fölösleges sallanggá változott, hogy a „Vernunft Un-sinn, Wohltat Plage ward“... S e korfordulói szociális földrengés addig tart, amíg valamikép helyre nem áll a társas életnyilvánulások, főleg a termelési, jogi-politikai (főleg tulajdonjogi) és általános ideológiai formák magasabb fokú egysége, harmóniája...

Az u. n. történelmi materializmus mindenesetre sokkal több ennél az általános társadalom-bölcseleti és szociológiai összefoglalásnál — de mindenesetre ez is. S a második világháború előtti, különösen német társadalomtudományi irodalom alig érthető, ha nem vesszük számba e „történelmi materialista“ megismerést. A méltán nagy hirnévre jutott tudátszociológia (Wissenssoziologie) sem egyéb voltakép, mint a termelési-el-