

A MAGYAR VÍZIUTAK

KELET MAGYARORSZÁG ÉS ERDÉLY egy részének visszacsatolása nemcsak vasúti közlekedésünket hozta nehéz helyzetbe, de általában egész közlekedési rendszerünket. A korszerű közlekedést a vasutak, a közutak és a víziutak teljes együttműködése jellemzi. Ennek biztosítására a legtöbb nyugateurópai állam elsőrendű gondot fordít, mert minden országban igen fontos érdek, hogy a közlekedési eszközök egymást támogassák és kiegészítő működést fejtsenek ki mind békében, mind háború idején. E tekintetben a német birodalom nagy előhaladást tett, amikor a közlekedésügyi minisztériumban egy közlekedési főintézőség alatt egyesítette a vasúti, hajózási és közúti osztályokat. E főintézőség elnöke miniszter vagy államtitkár, s feladata a már jelzett együttműködés minél teljesebb megvalósítása. A főintézőség külső, alárendelt szervei a kerületi intézőségek, melyek a központ irányításának megfelelően egységes működést fejtenek ki.

Magyarország ezt a korszerű együttműködést még távolról sem érte el s ezt még inkább érezzük a keleti országok részének visszatérével, ami közlekedési ügyünket merőben új feladatok elé állította. Országunk most nyugat—keleti irányban ezer kilométernél hosszabb, míg észak—déli iránya lényegesen kisebb méretű. A vüagháború előtt követett vasúti politika főtörekvése az volt, hogy az ország fővárosát minden irányból összekösse a vidékkel. Ebben a nagyjában csillagalakú hálózatban, melynek középpontja Budapest volt, hiányoztak az összekötő fővonalak s ezért a Dunántúl és a Tiszántúl általában csak a fővároson keresztül tudott érintkezni. Már századunk elején mutatkoztak e rendszer hátrányai s a vasúti igazgatás létrehozta a Nagyvárad—Szeged—Baja—Dombóvár—Fiume közötti közvetlen összeköttetést, sőt tervbe vették a Kassa—Debrecen—Arad—Temesvár közötti vasútvonalat is.

A trianoni béke az addigi amúgy is hiányos összeköttetéseket még jobban tönkretette és most már mindenfelé csonka vonalak jelezték az ország vasúti hálózatának megromlását. Ezen némüeg javított a Felvidék és Kárpátalja visszatérése, viszont az 1940. évi bécsi döntés alapján visszacsatolt területek belső vasúti közlekedése csaknem teljesen lehetetlenné vált. Visszatért ugyan 2340 km-nyi vasút s ezzel az ország vasúti hálózata összesen 12.250 km-re emelkedett, de az Erdélybe vezető vasúti vonalak vagy teljesen Romániának jutottak, vagy kettészakadtak, amire nézve legrikítóbb eset a Székelyföldé, amelyet ma rendes nyomtávú vasúttal megközelíteni sem lehet. E kiáltó hiányokon egy 16 km-es keskenyvágányú vonal gyors megépítésével átmenetileg segítünk, végleg azonban a megkezdett, kb. 50 km-es fővonal építése fogja a rendes összeköttetést megteremteni.

Mindez azonban keveset segít a MÁV szállítási nehézségein, mert az átvett erdélyi vasútvonalakkal együtt úgyszólván semmiféle gördülő anyagot sem kaptunk vissza s az Erdély felé irányuló forgalmat csak más vonalak forgalmának csökkentésével lehetett megvalósítani. Ezt a hiányzó felszerelést csak több év alatt tudjuk pótolni s ezalatt az ország vasúti forgalma a természetes fejlődés helyett a jelen forgalmának megfelelően sem elégítheti ki gazdasági szükségleteinket. Ezt a nehézséget fokozza a már említett ok, hogy országunkban a távolságok megnövekedtek s ezért a szállítóeszközök nagyobb időközökben tudnak csak egy-egy körforgást lebonyolítani.

A felsorolt hiányokon csak úgy lehet segíteni, ha az olcsó tömegáru szállítását a vasútról eltereljük s így a vasút forgalmát a szállítási eszközökkel arányba hozzuk. Mint az idei év is mutatja, a vasutak a tömegárakat (fa, szén, építési anyagok) nem tudják megfelelő mennyiségben elszállítani s ezzel áruhiányt okoznak. A tömegáruk átterelése a víziutakra ma már olyan feladat, melynek érdekében víziközlekedésünket sürgősen fejleszteni kell, a víziutak építését pedig gyors ütemben olyan irányban kell fokozni, hogy a víziközlekedés kielégítthesse a megnagyobbodott ország közgazdasági szük-

ségeit s egyben a vasutak munkájához kapcsolódva a vasúti forgalom megjavítását is lehetővé tegye.

Itt meg kell emlékezni arról a felfogásról, amely víziutaink fejlesztését azért ellenezte, mert a vasút forgalmát féltette a víziutaknak feltétlenül olcsóbb szállítási versenyétől. Erre nézve idézzük Kvassay Jenőnek alábbi nyilatkozatát, melyet a Duna-Tisza csatorna építése tárgyában tartott értekezleten adott elő.

„Végül szükségesnek tartom a csatorna megépítését a MÁV tömegáruforgalmának a leterhelése szempontjából is. Nemcsak mi vízmérnökök és hajósok állítjuk azt, hogy a MÁV-ra nézve nem képez hasznot bizonyos tömegárunknak növekedő forgalma, hanem ugyanezt vitatta boldogult Liphay Sándor, a Műegyetem vasúti tanszékének halhatatlan érdemű tanára és ugyanezt fejtegette az 1902. évben megjelent értekezésében Schober Albert, a MÁV egyik igazgatója; szerinte ugyanis nálunk a vasúti forgalom fejlődése már csak a bruttó jövedelmet gyarapítja, mert leginkább amaz áruk forgalma gyarapodik, melyek díjiszabása nem jövedelmez.“ Ezzel szemben Ludvig Gyula, a MÁV elnökiigazgatója, ugyanezen a szaktanácskozáson azt igyekezett kimutatni, hogy ha az építési költséget is számításba vesszük, „a csatornán való szállítás drágább, mint a vasúton.“ (Kvassay Jenő: Víziközlekedési politikánk. Közgazdasági Szemle, 1912.)

Ez a felfogás egyes vasúti szakemberek részéről még a háború utáni időkben is felbukkant, de az újabb eredmények, különösen a német víziutaknak a vasútforgalomra gyakorolt kedvező hatása s a vasutaink képességét immár nyilvánvalóan meghaladó forgalom a magyar vasutak igazgatásának korábbi álláspontját tarthatatlanná teszik. Ezért a víziutak fejlesztését és víziközlekedésünk megjavítását téves vagy legalább is idejemenült közlekedéspolitikai szempontokból nem szabad ellenezni: éppen ellenkezőleg, víziközlekedési politikánkat teljesen új alapokra kell fektetnünk. Ezt két úton érhetjük el: egyrészt ha hajózható folyóinkon a víziközlekedést megjavítjuk, másrészt, ha újabb víziutakat létesítünk, elsősorban arra való tekintettel, hogy az ország nyugat-keleti irányú kiterjedése ilyen irányú víziutakat kíván meg. Annál is inkább, mert két nagy folyóknak, a Dunának és a Tiszának különálló vízrendszere hazánk területén nincs összeköttetésben és a nemzetközi Duna, mint hajóút kedvezőtlen külpolitikai viszonyok esetén nem biztosítja a Duna-Tisza közötti hajózás zavartalanságát.

Az előadottak szerint a magyar közlekedési politikának sürgős feladata egyrészt meglévő víziútjainknak a hajózás igényeihez mért fejlesztése s ezzel kapcsolatban a vízszállítás eszközeinek szaporítása, másfelől folyóink szabályozásával, csatornázásával és mesterséges víziutak építésével olyan víziúthálózatot létesíteni, amely legalább is az ország jelenlegi kiterjedésével áll összhangban.

Az első feladatkör terén már némi fejlődést tapasztalhatunk. A dunai forgalomban a hajózási vállalatok nagyobb erejű vontatógőzösök és nagyobb befogadó képességű uszályhajók építését kezdték meg. Régebben az uszálypark csaknem teljesen 600—700 tonnás hajókból állott és csak kis arányszámban (15—20%) készültek 1000 tonnás vagy ennél nagyobb uszályok. Ezzel szemben a MFTR újabban már csak 1000 tonnás uszály- és tankhajókat épített. Ennek megfelelően természetesen a vontatógőzösök gépereje is növekszik és újabb vontatógőzöseink már 1000—1200 lóerősek. Személyszállító gőzösök építése terén nem látjuk ezt a törekvést, mert a mostani viszonyok között a nagy hajók építése nem időszerű és nem is gazdaságos.

Meglévő és gőzerővel hajózható 1442 km hosszúságú víziútjaink sorából legjelentékenyebb a Duna, melyen erős nemzetközi forgalom bonyolódik.

dik le. A folyamnak Regensburgtól Sulináig terjedő hajózható szakasza 2411 km hosszú. Ebből magyar területre esik közel 430 km, ami kereken 17.5 százalékot jelent. (Nagymagyarországon a dunai szakasz hossza 941 km, azaz 38 százalék volt.) Habár a fennhatóságunk alá tartozó Dunaszakasz a múlthoz képest lényegesen csökkent, még mindig nagyon számottevő, különösen ha figyelembe vesszük Budapest földrajzi helyzetét és a budapesti nemzeti és szabad kikötőt, amely a hajózási forgalomra kétségtelenül fejlesztő hatást gyakorol.

A dunai víziút jelentőségét a mostani háború sokszorosan felfokozta, mert a szabad tengeri közlekedés hiányában a tömegáruk mindjobban rászorulnak a folyami szállításra. A hajózás élénk, a hajótér kevés és mindenfelé lázas igyekezetét látunk a hajóépítés terén. Ebben a törekvésben természetesen a legjobban érdekelt német hajózás jár elől, de kiveszi részét a magyar is.

Ez a helyzet a jövőben aligha fog másképp alakulni, még akkor sem, ha a háborús időszak véget ér, mert ha a német víziutak tervszerű és nagyarányú fejlesztési terve megvalósul, — ami pár éven belül várható — a Duna felé újabb és újabb víziutakon fog az áru utat találni és a közép-európai országok egymás közötti forgalma a vasúton kívül a Dunán fog lebonyolódni. Ezt a lehetőséget nekünk, akik a Duna folyásának legkedvezőbb szakaszát bírjuk és pár év múlva a Kelet-Európát nemcsak Nyugattal, hanem Északkal is összekötő természetes és mesterséges víziút súlypontjában leszünk, nem szabad figyelmen kívül hagynunk, hanem vízállításra szolgáló eszközeink szaporításáról idejében kell gondoskodnunk.

A Duna forgalmával való vonatkozásban a német tervek kétirányúak. A régebbi német terv a Rajna—Majna—Duna vízi összeköttetése, melyet a korábbi elgondolások szerint 1945-re akartak befejezni. E munka első része, a Majna-folyó csatornázása Würzburgig, már elkészült, míg a felső Majna csatornázása Würzburg és Bamberg között most van építés alatt. Bambergtől Kehlheimig új mesterséges víziutat kell létesíteni, a tulajdonképpeni Duna—Majna-csatornát. Ennek építése még meg sem kezdődött s a közbejött háború miatt nem valószínű, hogy a csatorna a jelzett határidőig el is készülne. Ezt a munkát kiegészítik a volt osztrák Dunaszakaszon szükséges szabályozási, részben csatornázási munkák. A munkák befejezése létre hozná az Északi-tenger (Rotterdam) és a Fekete-tenger közötti közvetlen víziutat.

Már az egykori csehszlovák kormányzat foglalkozott azzal a tervvel, hogy az Elba-folyó a Dunával vízi összeköttetésbe kerüljön. Ez részben egy mesterséges csatorna, részben pedig a Morva-folyó hajózhatóvá tétele által valósulna meg s a Dunát Dévénynél érné el. Ez a víziút Hamburg felé adna közvetlen összeköttetést. Ennek kiegészítése volna az Odera-folyóval való kapcsolat, mely a dunai víziutat a Keleti-tengerig (Stettin—Danzig) terjesztené ki.

A tengerekkel való összeköttetés azt a törekvést tolja előtérbe, hogy a dunai forgalomban a kisebb uszályok helyett 1200, esetleg 1500 tonnás uszályok közlekedjenek, mint az a Rajna-folyón már meg is valósult. Ez természetesen magával hozza a hajózóútjavításának szükségességét, mert a hajók merülése 1-70-1-90 m-ről 2-20—2-50 m-re mélyül s a gázlóban való átkelés kisvíz idején nehezebb feladatot ró a hajósokra. A magyar Duna — Orsováig érve — 2 20—2-50 m-es merüléssel általában kisvíznél is hajózható, egyes szakaszokon azonban ez nem lehetséges. Ezek közül első a Vaskapu-csatorna, melyen kisvíznél legfeljebb 2-0 m-es merülésű hajók közlekedhetnek, a Baja feletti gázlókon pedig 1-50—1-70, a felsődunai gázlókon 1-50—1-60 m a vízmélység. Még kedvezőtlenebb a Bécs alatti szakasz, ahol a gázlómélység 1-30 m-re is leszáll. Mint már említettük, a Duna—Majna-csatormával kapcsolatban a volt osztrák Duna szabályozása is megtörténik s akkor a legkisebb mélység itt is eléri a 2-20 métert,

A Vaskapu hajózási mélységének növeléséhez szükséges munkákat a németek valószínűleg végrehajtják, a közép- és felsődunai gázlók rende-

zése azonban a mi feladatunk. Ezek közül az elsőt könnyebb megcsinálni és a hajózó út javítása már folyamatban is van. Nehezebb a felsődunai Bős és Gönyű községek közé eső gázlószakasz megjavítása. A földművelésügyi minisztériumban már 1939-ben megindultak azok a munkálatok, amelyekkel a gázlók vízmélysége a Felső-Dunán és legkisebb értékben is legalább 2-0 méterre fokozható, ami a dunai hajózás igényeit — legalább is az 1000 tonnás uszályforgalomra nézve — teljesen kielégítené. Pénzügyi és ezzel kapcsolatban műszaki lehetőségeink azonban eléggé korlátozottak s ezért a felsődunai gázlórendezés csak 6—8 év múlva lesz befejezve, valószínűleg mikorra a Duna—Majna-csatorna elkészül. A háborús német dunai forgalmat ez a kérdés erősen érinti és a rendezés gyors végrehajtását kívánja. Lehetséges, hogy éppen ezért a felsődunai gázlórendezést a jelzetnél hamarabb fogjuk végrehajtani. Ezzel azután a dunai hajózás érdekében végzendő vízimunkák magyar részről megoldást is találnak.

A dunai hajózás problémái inkább nemzetközi kereskedelmi forgalmunkat érintik, mert belső forgalmunkat nagyjából a mostani hajózási viszonyok is kielégítik. Másként áll a helyzet víziúthálózatunk fejlesztésénél, amely mint előzőleg már említettük, elsősorban belső forgalmunk lebonyolítását végző közlekedésünk megjavítására szolgál. Ezzel kapcsolatban természetesen megjavulna mind Nyugat, mind Kelet felé irányuló víziközlekedésünk és a Nagy Magyar-Alföld éléstára távoli piacokkal jutna közvetlen kapcsolatba.

Víziútaink fejlesztésének legfontosabb teendője volna a Duna-Tisza közötti csatorna megépítése. Ez a már régóta hiányzó víziút kötné össze a Duna és a Tisza vízrendszerét, a Dunántúlt az Alfölddel és lehetővé tenné a tömegáruk (termények, kő, kavics stb.) olcsó szállítását. A Duna-Tisza-csatorna egyfelől a német víziutak nagyarányú fejlődése, másfelől az alföldi öntözések megvalósulása miatt ma sokkal időszerűbb, mint valaha. A gondolatot már a XVIII. század végén fölvetették s az elmúlt másfél évszázad alatt a tervek egész sora látott napvilágot. Legutóbb, az 1931—1933. években a földművelésügyi minisztérium vízügyi műszaki főosztálya végzett tanulmányokat a csatornavonal legcélszerűbb megoldása érdekében. Kormányzatunk akkor nem látta időszerűnek a csatorna megépítését, amiben talán külpolitikai szempontok is közreműködtek s ezért a tervezés munkája abbamaradt.

Most azonban már csakugyan eljött a csatorna megépítésének tovább nem halasztható ideje. Ma a szükségleten kívül egyéb tényezők is segítik ennek a sokszor elgáncsolt gondolatnak életrekelését. Külpolitikai akadálya a trianoni bilincsek lehullásával nincsen, sőt ellenkezőleg, a német közgazdaság érdeke, mely a víziutak jelentőségét már régebben felismerte, kedvező alkalmat teremt a csatorna építésére. A német hajózásnak az átmenő forgalom szempontjából a csatorna nem jelent különösebb előnyt, mert a dunai hajóút rendelkezésére áll. Hasznát láthatja azonban az Alföldről Németország felé irányuló terményszállításnál, hiszen a Duna—Tisza-csatorna megépülése után a víziút Szeged—Budapest között 335, Csongrád—Budapest között 479, Szolnok—Budapest között pedig 645 km-rel rövidülne meg. Ez az útrövidülés nemcsak a szállítási költséget apasztja, hanem a szállítás időtartamát, ami az egyre jobban érezhető hajóterhiány szempontjából szintén fontos tényező.

Gróf Széchenyi István 1845-ben a „Jelenkor”^{ff}-ban sürgette a Duna—Tisza-csatornát. Kiváló közgazdasági érzékkel állapította meg, hogy a csatorna „egész Felső-Magyarországot és Erdélyt hozná összeköttetésbe a hon szívével, — melynek emelése oly fő szempont — és így szinte az egész hazai testtel.” Hozzáfűzte, hogy a csatorna révén a magyarság legeredettebb bölcséjének, az Alföldnek gazdasági javulását várja.

Mint annyi másé, Széchenyi szava is a pusztában elenyésző hang maradt s ma közel száz év múltán s késői epigonok még mindig arra kényszerülnek, Jhogy a csatorna fontosságát és építésének időszerűségét bizonyítsák. Mégis fel kell vetnünk ezt a kérdést, mely talán sohasem volt könnyebben megvalósítható, mint éppen napjainkban, mikor Európa gazdasági életformája átalakulóban van és minden ország arra törekszik, hogy hasznos és marandó beruházásokat végezzen s ne a pénzügyi fedezet minőségét, hanem az alkotó munkát tekintse főcéljának.

A csatorna építési költségét legutóbb 90 millió pengőre becsülték. Ma, az időközben történt áremelkedések miatt, kereken 100 millió pengőre tehetjük a befektetést. Ez 8—10 évre elosztva évi 10—12 millió pengőt jelent. Kérem, a mai államgazdalkodás mellett, mikor az állami költségvetés a 2 milliárdon van felül, számot tesz-e a fenti összeg, mely az állami beruházások fél százaléka? S ha figyelembe vesszük, hogy államháztartásunknak az utóbbi években olyan váratlan kiadásokkal kellett számolni, melyek rövid idő alatt többszörösét tették ki a csatornaépítés várható költségeinek, akkor azt kell megállapítanunk, hogy a Duna—Tisza-csatornának az állam részéről való megépítése elé semmiféle gyakorlati nehézség nem tornyosul. Csupán a kormány és a törvényhozás elhatározásától függ, hogy a Duna—Tisza-csatorna építése rövid időn belül meginduljon.

Nincs arra terünk, de nem is célunk, hogy a Duna—Tisza-csatorna műszaki részleteit ismertesük. Mindössze annyit említünk, hogy a legkedvezőbb Soroksár—Kecskemét—Újkécske irányú és magasvezetésű csatornavonal 107 km hosszú és a mai árak mellett 100 millió pengőbe kerülne. A csatorna legmagasabb része a vízvásztón a Duna felett 22 m-rel, a Tisza felett 42 m-rel volna magasabban s ezért összesen tí hajózásszilpre volna szükség. (A Duna felől 3, a Tisza völgyében 8.) Ez a megoldás nem egy tekintetben elmarad az egyesek által javasolt mélyvezetésű csatorna mögött, mert az öntözési lehetőség itt alig van meg és a vízierőhasznosítást sem tudjuk létrehozni. Ezzel szemben a magasvezetésű csatorna jóval olcsóbb, mint a mélybevágású s amellet mint hajóút, megfelelőbb. Elvégre mi a Duna—Tisza-csatornával gazdasági életünknek új víziutat akarunk rendelkezésére adni s nem egyúttal a Duna—Tisza közének vízhasznosítási feladatait is megoldani. Három évtized előtt a mélybevágású megoldás hívei az „aki sokat markol, keveset fog“ elvét szem elől tévesztették s az eredmény az lett, hogy gazdasági életünk végtelen kárára nemcsak a vízhasznosítási kérdések maradtak megoldatlanul, hanem hajóút sem létesült. Ma talán nem esünk újból a régi hibába és megelégszünk azzal, ha a Duna és Tisza között hajóutat létesítünk.

A nemzetközi Duna és a Duna—Tisza-csatorna azonban csak akkor elégítheti ki gazdasági életünket teljes mértékben, ha mind a Duna, mind a Tisza völgyében olyan víziutakról gondoskodunk, melyek a völgy forgalmát a főfolyó, illetve a csatorna felé terelik s így azokat megfelelően táplálják. Ebben a tekintetben a Tiszántúlon vannak kedvezőbb lehetőségek, mindamellet a Duna mellékvizei között is vannak olyanok, amelyek hajózhatóvá tétele a fenti szempontból elsőrendűen fontos.

Itt elsősorban a Sióra kell gondolnunk. Bár e folyó Szekszárdig hajózható, hiányzik a legfontosabb rész, a Balatonnal való összeköttetés. A Sió csatornázása és a Duna—Tisza-csatorna megépülte után a Dunántúl közvetlen vízi összeköttetést kapna a Tisza és a Körös völgyével. A Duna vízforgalmának növelése érdekében a részben már hajózható Vág szabályozása és az Ipoly csatornázása volna szükséges. Ezek által a Kisalföld vidéke kerülne összeköttetésbe a Dunavölgy alsó részével és a Tiszántúllal.

A Tiszántúl vízforgalma a Tisza felé már most is jobban van biztosítva, mint a Dunavölgyé. Elsősorban a Békésgig már hajózhatóvá tett Körös

révén, azontúl az öntözések fejlesztésére épülő, a Tiszát a Berettyóval összekötő nagy öntöző csatornával, mely egyúttal a hajózásra is alkalmas lesz. Itt a teendő csupán a Sebes-Körös és a Berettyó csatornázása, ami mindössze 7—8 millió pengőbe kerülne, azonkívül a Sajó folyó csatornázása Miskolcig (18 millió pengő). Az első a Tisza és a Körös forgalmát irányítaná a Duna—Tisza-csatorna felé, a Sajó csatornázása pedig lehetővé tenné, hogy a Sajó völgy fája, szene, köve olcsó vízszállítással jusson el az ezekben szűkösödő Hortobágy—Berettyó vidékére. Ezeket csupán a felső Tisza hajózási viszonyainak megjavítása kellene, hogy kiegészítse, amit azonban a pénzügyi lehetőséghez képest az állami vízmunkák keretében amúgy is végre fognak hajtani.

Víziutaink vázolt fejlesztése összesen 565 km új hajózó utat adna. Ez a szám talán nem is fejezi ki szemléltetően azt a fontosságot, amit ezek a víziutak jelentenek gazdasági életünk szempontjából, mert ezek az aránylag rövid víziutak egyes, ma szinte egymástól távolos vidékeket hoznának kedvező összeköttetésbe. Itt csak gondoljunk arra, hogy pl. Tokaj vidéke ma milyen távol esik a Körös völgyétől, míg a csatornák révén ezeket csupán 150 km-es víziút választaná el egymástól.

A magyar víziutak vázolt fejlesztése, beleértve a Duna—Tisza-csatornát is, mintegy 180 millió pengő befektetést jelentene. A tiszántúli nagy öntöző- és hajózáscsatorna építését már az 1937: XX. t.-c. biztosította s ezért ennek költségét nem vettük tekintetbe. A 180 millió az első pillanatban talán hatalmas összegnek látszik, ha azonban számba vesszük, hogy nemzetgazdaságunk az utóbbi években sokkal nagyobb összegek előteremtésével is sikeresen megbirkózott, továbbá azt, hogy a jelzett program műszaki adottságaink és más szempontok miatt csak 8—10 év alatt valósítható meg, az évi megterhelés tehát legfeljebb 20—25 millió pengő. Ez bizonyára nem olyan kiadási tétel, amely államháztartásunkat, melyre víziutaink fenntartása hárul, hátrányosan érintené. Különösen akkor nem, ha figyelembe vesszük, hogy a 20—25 milliós évi vízi beruházás gazdasági, de különösen szociális szempontból milyen előnyt jelentene. Az idejéig állami inségakció során a fenti összegnek közel kétszeresét kellett mozgósítani, hogy a kereset nélkül maradt föld- és mezőgazdasági munkások téli megélhetését biztosíthassuk. Ha ez az összeg tervszerű munkák révén áramlik szét a gazdasági életbe, a munkás keresőképessége javul, az inség elhárítása pedig szűk keretek közé szorul.

De mindennek felett fontos, hogy közlekedésünket a mai csőd felé haladó helyzetéből kiemeljük. Ma ott állunk, hogy vasutaink a legfontosabb tömegárúk — fa és szén — szállítását sem tudják megfelelően lebonyolítani, víziutaink pedig nem alkalmasak arra, hogy a belföldi forgalmat hathatósan támogassák. Hazánkat átszeli ugyan a Duna, Európának ma legfontosabb víziútja, belső forgalmunkon azonban ennek ellenére sem tud ez a méltóságosan hőmpölygő nagy folyam segíteni, mert hiányoznak az életerek, melyek a Tiszával és az ország keleti részével összekapcsolnák. Sürgető kötelességünk ezt az állapotot megjavítani s nem ölhetett kézzel várni azt az időt, mikor belső közlekedési forgalmunk hiányai állandósulnának és fokozódnának. Felül kell vizsgálnunk eddigi közlekedési politikánkat és oda kell módosítani, hogy a víziközlekedés szervesen kapcsolódjék be az ország gazdasági vérkeringésébe és segítőkész nyújthasson vasúti és közúti forgalmunknak.

TRÜMMER ÁRPÁD