

VIDÉKI VÁROSOK

— Komárom példája —

A MAGYAR EMBERT jellemzi az a vágy, hogy Budapesten élhessen. Aki csak egyszer megkóstolta a fővárosi életet, többnyire csak nehezen költözik vidékre: akár falun, akár városban, a vidéki életet alacsonyabbszintűnek tartja. E jelenségek egyik oka, hogy Budapesten látszólag kedvezőbbek a kereseti viszonyok, a másik ok, a vidéki városok művelődési szintjének gyakran aránytalanul alacsonyabb mivolta.

Tagadhatatlan, hogy a magyar vidéki városok külső képe élesen elüt a fővárositól, élesebb a különbség mint nyugati országokban — nem is szólva az életritmusnak arról a lelassúbodásáról, amely Budapest után első pillantásra szembe szökik. Mindennek oka az, hogy a kulturális és gazdasági élet a fővárosban van összpontosítva. A magyar vidéki város és a főváros közt éles különbséget még erősebben érzi az idegenből érkezett vendég, akit a nyelvi különbség teljesen elszigetel az élettől, aki csak szemével ítél és csak nehezen találja meg a kapcsolatot vidéki városaink emberi tartalmával, szellemi alkatával. Egyáltalán nem csodálatos tehát, hogy a külföldi könnyen jut olyan ítélethez, mely szerint a magyarságból hiányzik a városalkotó készség. Érthető ez az elhamarkodott ítélet, hisz közöttünk is kevesen vannak, akik átlátják, hogy a jellegzetes magyar városnak egészen mások az életalapjai, mint a nyugati városoknak: a nyugaton általánosan elfogadott városfogalom alföldi városainkra alig alkalmazható.

A világszerte elfogadott meghatározás szerint a város a kereskedelem, az ipari termelés és közigazgatás székhelye. A mindebből eredő polgáriásodás, vagyonosodás teremti meg a városnak a faluval ellentétes térbeli képét, művelődésbeli életformáját. Nálunk a város, sokféle adottságoknál fogva, ellentétes a nyugati várossal. Rendszerint az igen nagy területet megművelő mezőgazdasági hivatásúak lakóhelye — és mellesleg a kereskedelem, a helyi ipari szükségletek ellátásának, a közigazgatásnak székhelye is. Városaink paraszti városok, gazda városok. Így van ez a magyarság jellegzetes lakóterületein, az Alföldön, így a Székelyföldön is. Ebből a különbségből adódik megjelenésüknek a nyugati városoktól sok tekintetben különböző jellegük. A gazdavárosban kisebb a pénzforgalom, lassúbb ütemű a gazdagodás, a tőkeösszpontosítás, s a lassan felgyülemelő tőkét inkább föld- és állatvásárlásra fordítják, mint a polgáriásodást egyebütt jellemző beruházásokra. Ismétlem: természeti- és életadottságok következménye ez, de megsokszorozta a történelmi fejlődés folyamata. Ez irányba vitte a fejlődést az utolsó húsz év is, nevezetesen a trianoni tragédia, amely sok városunkat egyszerűen elvágta a hozzátartozó gazdasági tértől: Debrecen, Szeged, Miskolc a példái ennek a szomorú folyamatnak, de talán a legkiáltóbb példa Komárom.

Ósi város: fekvése a Csallóköz keleti végén, a két Dunaág egyesülésénél, a Vág torkolatánál nemcsak hadiszempontból tette sokra hivatottá, hanem gazdasági-foldrajzilag is ígéretteljes helyzetűvé. Katonai fontosságát a tatárjárás idején felismerték; vára 1315 óta, amikor azt Róbert Károly elvette Csák Mátétól, elsőrangú szerepet játszik a királyi várak között és ezt a szerepét megtartotta a szabadságharcig. Gazdasági jelentőségét már a nagy vagyonygyűjtő, vagyonokat halmozó Csák Máté is felismerte, s később a gazdag Csallóköz az ország négy kerületének egyike. A török időkben a vár királyi parancsnokai, osztrák generálisok zsarnokoskodnak Komárom felett, a Csallóköz ideáramló gabonáját a legkívánatosabb hadianyagként kezelik. 1745-ig tartott, amíg Komárom szabadságát Mária Teréziától megválthatta, két emberöltő szabadabb, békésebb gazdálkodásának eredménye volt ez. Itt kezdődik a szabad Komárom 100 éves fénykora, melyet a többrendbeli földrengés, a gyakori tüzek is alig zavarnak meg. A város mind

gazdagabb, elevebb életű lesz: először a Csallóköz, majd az egész alsó Dunavölgy gabonájával kereskedik, a kereskedők céhe mellett kialakult a hajósoké, a hajóépítő mestereké. Az itt székelő vagy félezer gabonakereskedő közt van olyan, akinek 20—25 hatalmas tölgyfahajója járja a Dunát. A gabonakereskedelem vagy 50 malmot állít fel, hogy liszttel kereskedhesék, a hajóépítő ipar pedig idevonzza a Vág felől ideérkező fának kereskedelmét is. Ennek a fokozottan kiépített kereskedelemnek segítségére jön a történelem is: a napóleoni háborúk felmérhetetlen gabonaszükséglete, amely gazdaságilag az egész országra nézve olyan fontos lett. A Csallóköz közel van Bécshez, a szállítás innen a legelőnyösebb. Ez a kereskedelem és a vele kapcsolatos ipar egy további fél századon át élteti a várost, amíg bekövetkezik a hatvanas évek nagy letörése. A gőzhajó, a fővárosi gabonakereskedelem és tőzsde, az óbudai hajógyár felépítése, a pesti malmok berendezése, a pozsony—budapesti vasúti vonal kiépítése, amely felemesztí a távolságokat, mindez megfojtja Komárom életét. Hova lett egyszerre Brazovics, vagy a legendás Aranyember mesébe illő gazdagsága? S amikor két emberöltő múlva a trianoni bölcsek elszakítják Komáromot, a megszálló hatalom ezt a számára végvári várost, magyarságáért mindenképpen tönkre akarja tenni, főként nemtörődőséggel.

Az 1920 utáni magyar kormányok törekvése, hogy a megmaradt jobbparti külvárost segítse, ott új életet teremtsen, a mai helyzetből tekintve, újabb átok lett a városra, a visszatért, ismét egy közigazgatási testet alkotó várost a Duna két ága két részre vágja. Ókomárom város bejárata csaknem két kilométerre van Újkomáromnak a húszas évek végén kiépített városközpontjától. Hogyan is legyen e két városból újra egy test? Komárom a sorsüldözött magyar városnak talán legkiáltóbb példája. Székesfehérvár, Győr múlt századbeli kereskedelmének pusztulását sajnálatosnak tekinthetjük, de Komárom tragikumát betetőzte a város-testnek kettészelése.

Amikor az avatlan, siető utas vidéki városainkat járja, elcsodálkozik szegényes arculatukon. Sehol egy szép utcakép, egy szembeszökő, szemlélődésre csábító épület. Elhanyagolt lakóházak, leromlott középületek, a XIX. század végének csúf, a XX. század elejének építészeti torzképszerű házai és azok is gondozatlan állapotban, ráadásul képtelen „díszítésekkel“, reájuk nem illő boltkapuzatokkal beborítva. Elszomorító, kétségbeesítő, sehol semmi, ami reánk mosolyogna, a városban maradásra csábítana. Az idegen igyekszik dolgát elvégezni és tovább utazni! így aztán érthető, hogy az, aki másfajta várost is megismert, kénytelenségnek tekinti az itteni életet és menekülni vágyik. Hiszen csak az élet kikerülhetetlen adottságai, de nem a szíve tartja itt a pallérozottabb lelkű embert.

Minderre Komárom leromlott városképe felette jellemző. De feltehetjük a kérdést, hogy ha igaz, hogy a város száz éven át virágzott és gyarapodott, hova lett az, amit e kor nyilván alkotott? Mintha nyoma vesztet volna. Pedig csak egy kis vállalkozó kedv, egy kis szeretet kell hozzá, hogy a város mai reménytelen arculata mögé pillantsunk és észre vegyük, hogy 1750-től 1850-ig minő kultúrája volt ez akkoriban gazdag városnak, minő vágy törekedett benne izlésebb, szebb formára. A XVIII. század második harmadában épült a hatalmas, az utcát szinte szétfeszítő Szent András-templom, nyomon követte a hatalmas, előkelő megyeháza, a kollégiumnak széparányú háza. Ekkor állították fel a gazdag pompájú Szentháromság szobrot és ekkor építették a még egyemeletes városházhoz támaszkodó bájos oratóriumot, valamivel később az óriás piacteret érdekesen lezáró kupolás Rozália-templomot, meg a Városház-tér sarkán álló Zichy-házat. Alig 800 méter körzetben ennyi, alapjában sikerült épületre akadunk és íme ezek végeredményben elvesznek, eltűnnek, elnyeli őket a kontárság diadala,



A KOMÁROMI VÁROSHÁZTÉR AZ 1880-AS ÉVEKBEN

Régi fénykép nyomata



A KOMÁROMI VÁROSHÁZTÉR 1931-BEN

Fénykép: Belvárosi fotóműhely



A KOMÁROMI SZENTHÁROMSÁGTER 1880 KÖRÜL

Régi fénykép nyomán



A KOMÁROMI SZENTHÁROMSÁGTER 1941-BEN

Fénykép: Belvárosi fotóműhely

amely reájuk kérgesedett. Futó séta nyomán itt is, ott is kedves udvarokra akadunk, a Jókai-utca végén megdöbbenő elhanyagoltságban megtaláljuk az Aranyember egykor árkádos, formás, kovácsolt-rácsos házát, amely ma szeméthegekbe, hordók halmazaiba van beletemetve. A Rozália-templom előtt majd poros, majd sáros szteppe terjeng, véletlen, hogy a templomot meglátjuk, mert a Jókai-utca felől egy éktelen üzletház, egy vásárbárcához és egy nyilvános illemhely fedik el. A közeli kollégium homlokzatát áttekinthetetlené teszi a jószándékkal ültetett, magasra nőtt akácfasor, a Zichy-ház egyik oldalára rákdaganatszerű boltkapuzatokat raktak, másik oldalát vakolatból követ utánzó épülettagok éktelenítik, sarkaira oda nem illő formátlan tornyok kerültek — tiszta véletlen, hogy hatalmas, emeletes, árkádos udvarát felfedeztük.

Hogy Komáromnak volt ízlése, nemesebb ízlésű építő akarata, hogy gazdag polgáraiban élt a szépségnek vágya, bizonyítják ez épületek. Két régi fénykép is erről szól: az egyik a Klapka-tér 60—70 év előtti képét mutatja: az akkor egymeletes városház szépen csatlakozott a Zichy-házhoz és tornya is széparányú volt. Előtte könnyed, barokkos, kovácsoltvas-kút állott, melyet a város Orth Jánosnak ajándékozott, aki azt a számára kedvesebb Gmundenben állította fel. E kút helyére került a Klapka-szobor, olyan módon felállítva, hogy kettészeli a városház homlokzatát s a téren ünnepre összegyűltek a városház erkélyére lépő szónokot a szobortól nem látják! A másik régi fénykép, a Szentháromság terét mutatja, a Zichy-ház eredeti formájával együtt. E háznak sarkán finom, kedveskedő árkád állott, mögötte volt a városi patika. Milyen jó, szűrő napfénytől, esőtől védett beszélgető sarok lehetett ez! A Szentháromság-szobor mögötti házba helyezte Jókai fantáziája a gazdag Brazovics lakását és irodáit. Ma e ház területén áll a semmiképpen ide nem illő vasbetonlépcsős bérház s a szobrot elfodlik a különböző „létesítmények“, nevezetesen: 1. üvegezett, átvilágított hirdetőoszlop, amely ma a Nemzeti Hiszekegy szavait hordozza; 2. villamos lámpaoszlop; 3, egy fényképüzlet hirdetőtáblája; 4. behajtást tiltó jelzőtábla; 5. útjelző tábla.

A kép elárulja, hogy 60 év előtt a Szent András-templom tornyai még nem hivalkodtak azokkal a bádogsisakokkal, amelyek ma éktelenkednek rajtuk.

A múlt és jelen képének összehasonlítása röntgenfelvételszerűen megvilágítja nemcsak Komárom, hanem általában a magyar városkép leromlásának természetrajzát, szociológiai okait. A rontás lényegében a műveltség alapjait nélkülöző élet, az egyéni üzleti szellem túltengése, a hatóságoknak az egyéni kezdeményezéssel nem törődő, azokat szótlanul eltűrő, csak a szabályok betartására igyekvő, ízlés és szeretet híján szűkölködő közigazgatási módszerei. És mind e hiányok körül ott terjeng a lakosság nagy közönye, amely túri, hogy városát elrontsák. Valami csodálatos szeretetnélküliség van ebben, a város — a szélesebb értelemben vett otthon — iránti tompa közöny. Némileg menthető mindez: a vidéki városok életének letörése olyan gazdasági viszonyokat teremtett, amelyek érthetővé teszik talán ezt a közönyt is. Hozzájárult mindehhez a középosztály nevelésének hiányossága: hol s mikor nevelték a középosztályt jóízlésre, művészi kérdésekről hol tájékozódhatott volna? Hogy az előző kornak több ízlése volt, azt annak köszönhette, hogy a XVIII. század végén, a XIX. század első felében a papi iskolákban architektúrát is tanítottak.¹ Az elszegényedés és az ízlésnevelés hiánya természetesen a hatóságokban hasonlóan nyilatkozott meg, sőt a központi kormányzattól eredő, mind nagyobb számú rendelkezések végrehajtásának munkája a tisztviselőknek időt sem adott arra, hogy ilyen mellékesnek tűnő, rendelkezéseken túlfekvő feladatokkal foglalkozzék. Mindezt a végsőkig fokozta a városi autonómiának felelősségtől mentesítő, kedvet szegő szükítése.

¹ L. Bierbauer Virgil: A magyar építészet története, 214. lap.

Nagyobb távlatból nézve, ugyanezt mutatják Komárom tágabb értelemben vett városrendezési és városképi problémái, mindenképp a Dunapart kérdése. A Dunától körül folyt Komáromban a Dunát nem látni. Újkomáromból jövet, amikor a hídról Ókomáromot megpillantjuk, elhanyagolt, szinte putriszerű házsört látunk, és előtte a dunaparti kikötő területének rendetlenségét. Ehhez hasonló városképeket az amerikai vagy afrikai gyarmatos telepekről ismerünk. A Dunapartot a kilencvenes években lefoglalta a kormány kikötő céljaira, azzal kecsgettven a várost, hogy így majd újjászületik egykori kereskedelme: a szemközti sziget végére hajógyárat telepítettek, amivel az egykori hajóépítő ipart remélték új életre kelteni. Mindebből semmi sem lett, mert a letört Komárom nem kelhetett versenyre a főváros gazdasági erőivel, a kikötőt és vágányait felverte a gaz, napok telnek el, amíg egy-két vasúti kocsit ide kiállítanak, amíg uszályokra rakodnak, s a hajógyár füstös, kormos, romszerű épülettömeggé vált. Idegen testek ezek, amelyek ránöttek a városra. Komárom hátat fordít a Dunapartnak, meg a szigetnek, amelyből földi paradicsom lehetne I S a hídon túl, a jobb parton ott terjeng a félbemaradt, derékba tört, külvárossá lett Újkomárom! Ember legyen az, aki a két egymástól két kilométer távolságban fekvő városrészt ismét egyetlen eleven organizmussá, egyetlen téregységgé tudja kovácsolni.

Ha alaposan átgondoljuk ez utóbbi kérdést, akkor arra a meggyőződésre kell jutnunk, hogy ez lényegében közlekedési eszközök problémája: egy sűrűn járó, alacsony díjszabású, villamos üzemű trolleybusz-vonal megnyitása alapját vetheti a megoldásnak, mert lehetővé tenné azt, hogy a tágas Újkomárom legyen a város lakónegyede, — ami annál is inkább célszerű volna, mivel Ókomáromban alig van építési telek, avagy ha van, nem különösen csábító környezetben fekszik. Az óváros melletti Dunapart, valamint a sziget nem túlzott költséggel eszményi szép parkká és sportterületté lenne alakítható.

Minden magyar város — amely fájón érzi elesettségét — úgy tartja hogy saját helyzete példátlan és egyedülálló! A valóság az, hogy problémáik csak részletekben különböznek, lényegükben pedig igen hasonlatosak! A vidéki városokat járva, csaknem mindig azt tapasztaltam, hogy a XIX. század eleje városaink virágkora volt, mert csaknem mindenütt ráakadtam e korszak alkotó, kultúrát kereső akaratának nyomára. A magyar városok nem voltak mindig sivárak és halottak, amilyeneknek ma gyakran látszanak. Nem is kellene ilyeneknek lenniök, csak fel kellene ébredniük abból a letargiából, amelybe sokféle okból süllyedtek. Az újjáébredés folyamata sokrétű. Bár kétségtelen, hogy a gazdasági felvirágzás ennek nélkülözhetetlen alapja, de nem az egyetlen kiinduló pontja. Nem elég élni, emberibb módon kell élni, hogy ne csak a megélhetés adottsága, hanem úgy, mint egykoron, a szeretet is hozzáfűzze a polgárságot a városhoz. A városoknak szebbé kell lenniök, s ezért merem állítani, hogy nem is olyan biztos, hogy először gazdaggá kell tenni és csak azután lehet megszépíteni a várost. A városkép pallérozása, csinosítása, ízessé tétele is felélesztheti a város lapangó erőit. „Jó és szép dolog itt élni, érdemes itt dolgozni“, — mindenképp ezt az érzést kell felkelteni s a város megszépítése élesztheti fel a polgárság ambícióit. Ez a csinosítás pedig lényegében sokkal kevesebb áldozatot követel, mint amennyinek látszik, csak éppen ki kell ismerni azokat a fogásokat, amelyekkel kevés költség mellett sokat lehet elérni. Az unos-untalan mintavárosként emlegetett Székesfehérvárról azt tartják, hogy csak a kormányzat feléje forduló kedvezésének, anyagi támogatásának köszönheti újraéledt szépségét. Úgy hiszem, hogy ebben tévedés van. Székesfehérvár arculatának megtisztulása elsősorban polgármesterének és építészének érdeme: először azért, mert az állam adta segítséget megfelelően tudták felhasználni, másrészt azért, mert a város saját erőit fel tudták ébreszteni, mert szerető megértéssel, erkölcsi támogatással és segítséssel, az erők irányításával azokat célszerű utakra terelték és így azok saját eredményét a maguk közigazgatási munkájával meg tudták sokszorozni. Székesfehérváron

a polgármester és tisztviselői nemcsak a kormányrendeletek végrehajtásával foglalkoztak és a mérnöki hivatal nemcsak az építési rendőrség szerepét játszotta, ott az építem akaró jóindulatú támogatóra, tanácsadóra talált. Ha szükséges volt, a polgármester a maga erkölcsi hatalmával támasztotta alá építésze munkáját. Sokkal inkább az új, korszerű — végeredményben a régi, hagyományos s újraéledt — városi közigazgatási szellem, mint a felsőbb anyagi támogatás a székesfehérvári renaissance magyarázata. Nemcsak anyagi eredmények ezek, hanem még inkább az emberi munka eredményei. Hozzáfűzöm még azt, hogy a vidéki városokat járva, úgyszólván mindenütt akadtam olyan magyar férfiakra, városi tisztviselőkre, akiket mély és erős szálak fűztek városukhoz. Egy helyütt tisztiorvos volt, másutt gazdasági tanácsos, városi moziigazgató avagy rajztanár, esetleg városi ügyész, aki alapjáig ismerte városa múltját, emlékeit, értékeit és nagy szakértelemmel vezetett engem, az idegent — viszont, mivel a közigazgatás a szokványok útján haladt, alkotó munkára nem volt ideje, elmerült a rendeletek végrehajtásának szizifuszi munkájában és mindannak, amit tudott, amire képes lett volna, a város semmi hasznát nem látta. Ezeket az embereket kellene megszólaltatni a városi igazgatásnak, ezek szavát kellene követnie, hogy lát-szólag csak külsőséges formák megmentésével, új életre keltésével az utolsó 60—70 évi kultúrátlanság nemzette csúfságok eltüntetésével széppé és szeretetreméltóvá tegyék a várost, s ezzel a szellemi renaissance-szal új életre keltsék a szunnyadó erőket.

Sokszor állítottam már, hogy a városfejlődés tragikuma a város sor-sának hitetlen, pesszimista látása. Ezt tanítja Székesfehérvár és Komárom összehasonlítása is és tanítja, hogy a város szép, avagy csúf, elhanyagolt mivolta is jórészt a világnézet, a hit kérdése! A városba vetett hit újra széppé teheti a várost és a város újjáteremtett, kedves, behizelgő megjelenése a városba vetett hitet is újjáébresztheti.

BIERBAUER VIRGIL

AZ URAL ÉS A KAUKÁZUS

ANÉMET ÉS SZÖVETSÉGES HADAK a Szovjet-Únió óriási területén széles sávban nyomulnak előre. Napról napra újabb hely- és táj-nevek bukkannak fel: olyan vidékeké, folyóké és városoké, amelyekért éppen folyik a küzdelem, vagy amelyek közben már a folyton előbbre tolódó arcvonal mögé kerültek. De az érdeklődés megelőzi az eseményeket; igyekszik kitapogatni a közeljövőben ilyen vagy olyan szempontból szerepre váró tájakat. Így egyre többet emlegetik az Uralt és a Kaukázust.

Elég egy pillantás a térképre, különösen ha az a domborzatot is feltünteti, a szem okvetlenül megakad azon a hegységet jelző két sötétbarna sávon, amelyek egyike Európa és Ázsia között megszakítja, másika délen berekeszti a zöld és sárgás színeknek az orosz föld síkságait, folyókról szabdalt táblásvidékeit jelképezni akaró nagy egyhangúságát. Mi történik akkor, ha a front eléri ezeket a hegységeket? Az Uralon túl Szibéria kezdődik, a Kaukázustól pedig nincs messze az az Irán, amit az angolok jónak láttak a szovjet megsegítésének ürügye alatt megszállni, míg nem késő. A szovjet-kormány Moszkvából való elmenekülése előtt, az akkori hírek szerint, habozott, vajon az Ural vagy a Kaukázus felé vegye-e útját. Látszólag az arany középút győzött: így nyerte el Kujbisev, a régi Szamara, a pótfőváros rangját. Igaz ugyan, hogy Kujbisev mind mértanilag, mind vasútvonalai

révén mégis az Uralhoz van közelebb. Más körülmények azonban megint a Kaukázus felé terelik a figyelmet. Sokat beszélnek róla a védővonalakat tervezető angolok, de még többet mondanak a hadi események: Keres és Rosztov táján már feléje közeledik az arcvonal.

Mi a jelentősége az Uralnak és a Kaukázusnak a most folyó háború szempontjából? Mint hegység mindkettő természetes védelmi övezet, másrészt gazdasági szempontból is elkülönülő jellegű táj. De másban aztán nem is egyeznek. Más a fizikai földrajzi jellegük, gazdasági és védelmiértékük.

Az Ural több mint kétezer kilométer hosszúságban nyúlik végig a Karantengertől a Kazakföldre: északi és déli vége messzebb van egymástól, mint tőlünk az Atlanti-óceán. Mégsem foglal el nagyobb területet mint a történelmi Magyarország, tehát aránylag keskeny, bár északról dél felé szélesedő hegység. Nem túlságosan magas, hiszen az 1800 métert sehohsem éri el, vagyis alatta marad pl. a Biharnak. Testének anyaga, felszínének formakincse, növényi takarója, tehát természetes tájjellege, gazdasági értéke és az ember kezennyomat hirtető vonásai nem egységesek. Jellegének változatai szorosan összefüggenek egyrészt kialakulásának történetével, másrészt észak-déli irányban roppant nagy kiterjedésével, hiszen valósággal keresztezi az éghajlati öveket.

Az Ural kialakulásának története a földkéregnek a földtörténet ókorában több szakaszban lezajló, a karbon időszakban különösen erős gyűrődésével kezdődik. Az üledékes kőzetek rétegei eleinte mint valami köpeny burkolták a felgyűrődött hegység mélyében helyet foglaló kristályos palákat és még azokon is belül a gránit- és gneisz tömegeket. Ezek a kristályos kőzetek részben a gyűrődés alkalmával a Föld mélyéből felnyomuló, de a felszínre el nem ért olvadt kőzetanyagok lassú kihülése révén keletkeztek, részben pedig a hegyképződéssel kapcsolatos nagy nyomás és hő hatására üledékes kőzetekből alakultak át. Néhol a felszínre is jutottak olvadt kőzetanyagok, vagyis vulkáni működés is kísérte a hegyképződést. A későbbi időkben a hegység anyagát a külső erők — a csapadékvíz, a hőmérséklet-ingadozás, a fagy, a bevágódó folyók — bontogatták és kezdték elhordani. Így a lassan összeszabdaldó és foszladozó üledékköpeny már csak a hegység két oldalán maradhatott meg szélesebb pásztában, ellenben a középső magasabb részen, a hegység egész hosszában végigfutó széles sávon, a vulkáni kőzetek szomszédságában, felszínre bukkant a kristályos kőzetek sorozata. Ezzel még nem fejeződött be a fejlődés: a már alaposan, majdnem síksággá, legfeljebb enyhén hullámos felületre lehordódott hegység tönkje a földtörténet újkorában hatalmas törések mentén több ütemben ferdén kiemelkedett, mégpedig keleten magasabbra mint nyugaton. Az Ural ezzel újjászületett: mai hegységjellegét ennek a kiemelkedésnek és nem az ókori gyűrődéseknek köszönheti, noha rétegei még az első hegyképződés idejéből eredően természetesen ma is gyűrtek.

Mindezeknek az eseményeknek együttes eredménye az, hogy a hegységnek van egy teljes hosszában végigfutó tömeges — vulkáni és kristályos — kőzetekből álló középső öve és a két oldalán egy-egy ókori üledékes kőzetekből álló övezete. A ferde kiemelkedés következménye, hogy a hegység részaránytalan: főgerince keleten húzódik és innét aránylag meredek lejtőkön jutunk le egy alacsonyabb dombvidékre, majd a nyugatszibériai síkságra. Itt erősen össze is töredezett a hegység szegélye. A részben megsüllyedt és eltemetett üledékes övnek egyes darabjai kibukkannak a síkságból. Nyugaton fokozatosan ereszkedik alá a hegység az Orosz tábla felé, persze nem egyetlen lejtő, hanem ismétlődő gerinceik egyre alacsonyabb kulisszái formájában, hiszen a ferde tönkfelületet törések is érték, meg a mélyen bevágódó folyók is erősen összeszabdalták már megifjodása óta. A hegység északi része a jégkorban még el is jegesedett: ennek nyomai természetesen nem is láthatók.

Fent egészen északon egyébként nagyon egyhangú a hegység képe. Itt keskeny az Ural: a 65°-tól északra a Kara-tengerig terjedő mintegy 50a km hosszú szakasza kristályos palákból felépült egyetlen alacsony hát. Az igen zord éghajlatnak megfelelően jobbra a tundra szegényes növényzete uralkodik rajta. Az úgynevezett Sziklás Uraihoz szokás számítani ezt s a hegységnek dél felé még további 600 km-es szakaszát is. Ezen a tájon, nagyjából a 60—65 szélességi fokok között, hosszanti völgyek váltakoznak kemény kvarcitból felépült, kissé már magasabb gerincekkel és helyenként 1700 m körüli csúcsokkal. Még szélesebb, hasonlóan hosszanti völgyekkel tagolt, de nem magasabb az Érces Ural enyhe ívben kanyarodó, megint csak kb. 500 km hosszú szakasza. Szverdlovszk (Jekaterinburg) táján annyira lealacsonyodik, hogy 300 métert is alig elérő teteje szinte nem is emelkedik ki a szomszédos Orosz táblából. Csak innét, nagyjából az 55Va^o-tól délre, folytatódik megint az Ural mint igazi hegység. Átlagosan ezer méter körüli magasságú gerincek párhuzamos sorozata építi itt fel az Ural déli, legszélesebb részét, az Erdős Uralt. Az utóbbi elnevezés részben félvezető, mert nemcsak itt, hanem az Érces Uraiban, sőt még a Sziklás Ural déli felében is mindenütt erdős a táj. Lehet is, mert elégséges, a környező síkságokénál bőségesebb csapadék mellett a nyár körülbelül olyan meleg mint nálunk a Kárpátokban. (A július tenger szintjére redukált középhőmérséklete itt is ott is 19—21° C.) Igaz, hogy a tél borzalmasan hideg: a január tenger szintjére redukált középhőmérséklete 15—iS fokkal marad a fagypont alatt; nálunk a Kárpátokban csak 2—4 fokkal. Az erdők túlnyomóan fenyvesek, bár az Érces Uraiban már lombos fák állományaival keverednek. Természetesen még erősebb a lombos fák aránya az Erdős Uraiban. Ennek a hegység-résznek a neve azért mégis indokolt, mert szteppek környezik, sőt a hegységnek magának is a legdélibb része már inkább erdős-sztepp mint zárt erdő: főleg az Ural egész területén egyébként sem hiányzó nyírfa gyakori.

Az Ural gazdasági értékét, az ember részéről történt kihasználását és helyenként művelt tájjá való átalakítását részben, de csak kisebb mértékben szabja meg éghajlatának és növényzetének fentebb vázolt tagolódása. Sokkal nagyobb a szerepe az ásványi kincsek előfordulásának, úgy amint az a röviden már ugyancsak ismeretett földtörténet és kéregszerkezet tényeiből adódik.

Bizonyos, hogy a Sziklás Ural északi részépek tundráin rénszarvast tenyésztő szamojédotkat és a tőlük valamivel délre az Uralt szintén rénszarvascsordáikkal vagy vadászat céljából felkereső osztjákokat és vogulokat senki sem igyekszik kiszorítani életük szűkös teréből. Ugyanígy lent délen, az Erdős Ural legvégén is részben még háborítatlanok a baskírok legelői, bár legjobb földjeiket már elfoglalták az oroszok. Viszont az Ural középső szakaszán, nagyjából az Érces Ural területén és az Erdős Ural nagy részén ma már alig él más mint orosz. Az új foglalókat nem a mezőgazdasági gyarmatosítás vagy az erdőgazdálkodás vágya vezette ide. Nyugatra és keletre a Kelet-tengertől a Csendes-óceánig nyúlik a tagja öve: akinek fára van szüksége, azért nem megy az Uraiba. Az Ural Óserdei valóban jórészt érintetlenek. A vad rengeteget jóformán csak annyi irtvány szakítja meg, amennyit az emberi telepek elhelyezkedése megkívánt, meg amennyit a kohók táplálására kellett az erdőből kivágni. A települések pedig igen messze vannak egymástól, igaz, hogy többnyire nagyok és népesek, jelentékeny hányaduk városméretű. Csupán zsindellyel fedett földszintes házaik megfeketedett durva boronafalai emlékeztetnek arra, hogy az erdőből születtek, mert egyébként nem abból élnek.

Az ásványi kincseket kiaknázó bányászat, majd a bányászatra támaszkodó ipar volt az igazi hajtóereje a XVII. század vége óta egyre élénkebb, de gyéren már a XV. században megindult orosz gyarmatosításnak. Irdatlan

őserdő ma még utakban szegény nyerstáját szigetként tarkítják itt a nagyipar és a bányászat ha nem is éppen a legkorszerűbb, de a táj képében mégis csak idegenszerűen ható műszaki berendezései, tavakká duzzasztott folyók mellé telepített elektromos művei és szegényes munkásvárosai. Kezdetleges, félázsiai változata ez a nehézipar-vidékek Nyugat-Európában megszokott tájképének.

Az ipar alakjául szolgáló bányászat kedvező természeti feltételei az Érces és Erdős Uralnak egyrészt közettanilag változatos felépítésében, másrészt szerkezetének feltártságában rejlenek. A közettani tarkaság, nevezetesen a különböző kristályos kőzetek jelenléte, részben az ókori hegyképző gyűrődés következménye, épúgy mint az a körülmény is, hogy a változatos anyagú rétegek nem fekszenek mindenütt egymás alatt; viszont a hegység későbbi lehordódásának eredménye az a mai tönkfelület, amelyik a függőlegesbe állított rétegeket keresztben metszi, tehát azok teljes sorozatát könnyen hozzáférhetővé teszi. A különböző ásványi kincsek előfordulása a rétegek sávos felszíni megjelenésének felel meg. Így a telérektől átjárt kristályos és vulkáni övezetben található a rézércet, a vörösvasércet és a mágnesvasércet. A barnavasérc és a vaspát ezzel szemben az ókori üledékes rétegek övezetének jellemző ásványi kincse. Az arany nem anyira a vulkáni tömegek teléreiben, hanem inkább már másodlagos lelőhelyén, kavicstelepekben fordul elő kitermelésre érdemes mennyiségben. Ugyanilyen másodlagos lelőhelyekre támaszkodik a platinabányászat is. A hegység keleti és nyugati oldalának ókori, közelebről alsókarbon rétegei köztükben gazdagok. A vas- és rézérceken, a vasércen igen gyakori gazdag mangántartalmán, a platinán és aranyon, valamint a kőszénen kívül okvetlenül meg kell még említenünk a drágaköveket (rubin, zafír, topáz, gránát, turmalin stb.), a kálisót és az aszbesztet. A gyakran emlegetett „uráli” petróleum azonban már nem az Uraiban, hanem attól délre, az Urad és Emba folyók között fordul elő.

Csardinszk, Bogoszlovsk, Kizel és Nyizsnyij Tagil az Érces Uraiban; Bakai, a Bjelaja folyó környéke pedig az Erdős Uraiban a vas- és részben rézércet bányászatának főhelyei. Az aranybányászat Cseljabinszktól délnyugatra, az Erdős Ural területén a legjelentősebb. Nagyjából Szverdlovsk és Nyizsnyij Tagil körül rendezkedett be a platina, drágakő és aszbeszt, Szoljikamszk vidékén a kálisó bányászata. Ugyancsak Szoljikamszk valamint Perm környéke jelzi a két végét az Ural nyugati felében virágzó szénbányászatnak. Kokszolásra nem használható az itteni szén. Az Ural keleti oldalának szene alkalmasabb lenne rá, de itt meg annyira zavartak a rétegek, hogy a bányászat alig kifizetődő. Mindez persze nagy akadálya a kohászat fellendülésének: az erdők fája csak kevésbé pótolhatja a szenet. Újabban főleg Magnitogorszk óriási kohóit a szibériai Kuznyeck szenével, tehát több mint 2000 km távolságból igyekeznek táplálni.

Az Uralvidék legjelentősebb gazdasági ágazata a bányászaton kívül mégis a kohászat, valamint a vas- és fémipar. Mint a bányák, épúgy a kohók, a vas- és acélgyárak is az Érces és Erdős Ural vidékén rendezkedtek be. Történetük a XVIII. század elejéig nyúlik vissza. Az első világháború idejéig a 35 bányakerületnek megfelelően szétszórt volt a nehézipar elhelyezkedése is. Az évente kibányászott vasérc mennyisége ekkor mintegy másfél-két millió tonnára rúgott, a nyersvas-termelésben pedig az egész Orosz birodalomban első helyen állott az Ural. A bolsevizmus beköszöntésekor természetesen rettentően visszazuhan a termelés. Azóta azonban nagy erőfeszítésekkel növelik és mammutüzemek létesítésével igyekeznek tömöríteni. Nehezen ellenőrizhető adatok szerint a vas- és acélgyártás kapacitása már a harmincas évek elején a háborúelőttinek több mint kétszeresét érte el. Az újonnan alapított magnitogorszki kohóműveknek egymagukban évi négy millió tonna nyersvasat kellene termelniük a tervek szerint. Más kérdés persze,

hogy a tervekből mennyi valósult meg. Megjegyzendő, hogy az Ural gép-, gépkocsi- és traktorgyártása sem jelentéktelen, a Szoljikamszk vidéki kálisos pedig vegyi ipart telepített.

A legutóbbi években az Ural vasérctermelése állítólag évi 8-5 millió tonnára tehető. Bármilyen nagy szám is ez, a Szovjet-Únió egész termelésének 30%-át sem teszi ki, hiszen tudjuk, hogy ma már a vasbányászat terén a messzire kiemelkedő első helyet Ukrajna, főleg Krivoj Rog foglalja el. A Szovjet-Únió vasérctermelésének több mint kétharmada immár német kézben van. Természetes, hogy ilyen körülmények között az uráli termelés birtoklása szinte létkérdése a Szovjet-Únióknak, hiszen ha ezt is elvesztené, csak olyan területek maradnának a kezén, amelyek együttvéve sem adnak évi egy millió tonnát, azaz félannyit, amekkora a történeti Magyarország világháború előtti vasércbányászata volt. Nagyon jellemző, hogy a szovjet-kormány lázasan igyekszik kiépíteni a Távols-Keleten, az amúrmenti Chabarovszk és Komszomoljszk vidékén eddig még kevésbé fejlett vas- és acéliparát. Ez a sebtiben összetákolt nehézipar helyi kokszra, ellenben túlnyomóan uráli vasra támaszkodnék.

Az évente kitermelt, talán 14 millió tonna uráli szén az egész orosz termelésnek durván számítva egytizedét teszi ki s minthogy minősége sem kifogástalan, így kevésbé jelentős a Szibériában össze-vissza mintegy háromszor akkora termeléshez viszonyítva. Különbözik ma már a Szovjet-Únió szénbányászatának is kerekén kétharmada német kézben, vagy legalább a németektől közvetlenül veszélyeztetett területeken van.

A hadigazdálkodás szempontjából bizonyára sokkal fontosabb az Ural reze és mangánja. Ennek bányászatára vonatkozólag azonban még csak megközelítőleg megbízható számadataink sincsenek. Az Ural—Emba közén a nyerspetróleum-termelés évi mennyisége $3\frac{1}{4}$ millió tonnára tehető.

Az Ural gazdasági jelentősége a fentebb elmondottak alapján főként vas-, réz- és mangánbányászatában rejlik és csak másodsorban iparában, noha Ukrajna elfoglalása, Leningrad körülvárosa és a hadiövezetnek Moszkvára való kiterjedése óta ez a táj a Szovjet-Únió még megmaradt területének első iparvidéke.

Bizonyos, hogy az Ural Szibéria védősánca is. Azonban túlzás lenne ilyen szempontból valami különösen nagy fontosságot tulajdonítani neki. Ez a szelíd, legömbölyödött formákban bővelkedő középhegység inkább csak erdei révén komolyabb, de egyáltalán nem leküzdhetetlen akadály. Védői számára legkényesebb része az Érces és Erdős Ural közt egészen lealacsonyodó, tehát nagyon könnyen járható szakasza, egyben a bányászat és ipar legfőbb területe. A Szibériába átvezető utak és vasutak is itt csomózódnak a legsűrűbben. Szverdlovszk több mint 400.000 lakosával az egész Uralvidék legnagyobb városává fejlődött itt, egyrészt a bánya- és iparvidékek központja, másrészt mint az átmenő forgalom kihasználója. A legrégebb vasúti fővonal azonban tőle délre, Ufa és Cseljabinszk között keresztezi az Erdős Uralt, de Szverdlovszkától északra is van ma már vasúti összeköttetés a hegységen keresztül.

AZ ÉRCEKBEN, erdőkben gazdag Ural középhegységi tájaival összehasonlítva, tökéletesen más a Kaukázus tájjellege, valamint gazdasági, politikai és így a jelenlegi háborúval kapcsolatos jelentősége is.

Fiatalkorú magashegység ez, része annak a hatalmas, a földtörténet újkorában felgyűrődött hegyrendszernek, amelyik egész Dél-Európán és Ázsiáig derekán végignyúlik és egyebek között a Kárpátokat és Alpokat is felöleli.

Van itt is belső kristályos öv, de csak a nyugati és a középső Kaukázusban. A hegység északi és déli szegélyét, valamint egész keleti felét belülről

kifelé szimmetrikusan ókori agyaggalából, középkori mészkőből, majd különféle újkori képződményekből álló gyúrt üledékes rétegek építik fel. A hegység délkeleti végén, nem messze Bakutól, vulkáni kőzeteket is találunk.

A kristályos övben van a hegység legmagasabb lánc. Ez az 5660 m magas Elbrusszal és az 5045 m magas Kazbekkal az Alpok méreteit is felülmúlja. Hatalmas, bár az alpiaknál kisebb gleccsereket lebecsátó firnmezők terpeszkednek itt a sziklahavasok régiójában. A firnmezők és a sziklarégiók alatt, de még mindig túl az erdő felső határán, virágokban gazdag havasi gyepek, majd a rhododendronban bővelkedő havasicserje-öv tájképe fogad. Csak az észak felé egymás mögött sorakozó, egyre alacsonyabb párhuzamos gerincek alacsonyabbjai maradnak már mindenestül a fenyvesekből, lejjebb és főleg keleten bükkösökből álló erdő felső határa alatt. Az erdőt sok helyen kiirtották, a közbenső zárt völgyekben pedig, ahol száraz az éghajlat, többnyire már eredetileg is hiányzott. Meredek falu keresztvölgyekben sorozatosan törnek át a folyók a hegység északi párhuzamos láncait, magát az Elbrusz—Kazbek vonulatát is, mert a vízválasztó ettől délre, egy alacsonyabb gerincen húzódik. Nehezen járható hegység a Kaukázus: könnyebb a két végén, a Fekete-tenger és a Kaspi-tó partján megkerülni. Csak Tiflisz és Ordzsonikidze (a régi Vladikavkaz) között, 2379 m magas hágón át keresztezi egész éven át használható igazi jó út. Ez az úgynevezett georgiai hadiút. Tőle 500 km-nyire nyugatra, a 2825 m magas Mamisson-hágó útja, az összet hadiút járható még kocsival, de helyenként csak nagy nehézséggel. Más hágókon már csak egyszerű ösvények vezetnek át. Vasút még nem megy át a hegységen, csak a Kaspi-tó partján kerüli azt meg.

A Kaukázus hóburkolta és jégbélelte sziklahavasokkal koronázott hatalmas tömege népek választója, mély völgyeinek zegzugas világa pedig a népek országújáról kiszorultak menedékhelye. Az orosz nép tengerének hullámai megtörnek a hegység északi lábánál. Már az északi lejtőkön is, de még inkább az északi párhuzamos gerincek közén, valamint a vízválasztó gerinctől dél felé rézsútosan lefutó völgyekben, nemkülönbén a hegységtől délre a Rionnak és a Kúrának a Fekete-tenger illetve a Kaspi-tó felé nyíló félmedencéiben páratlanul érdekes etnikumú népek és néptörzsek egész serege éli elzárt, még közvetlen szomszédjaitól is elszigetelt életét. A hegység délnyugati lejtőjén, a Riön medencéjében, valamint a Riön és a Kúra vízválasztójának vidékén van a georgiaiak, a Kúra medencéjében az azerbajdzsáni tatárok hazája. Maga a hegység a legnagyobb etnikus tarkaság színhelye. Csak a legfőbb csoportokról emlékezünk meg, ha az abkházok és karacsájak, balkarok, kabardok és osszéték, mingrélek, lázok, csecsének és dagesztániak nevét felsoroljuk. Nyelv, hagyományok, életforma, gazdálkodás, település, öltözet, tárgyi felszerelés völgyről-völgyre változnak. A napsütötte lejtőkön, különösen Dagesztánban, a terraszos gyümölcstermelés, másutt a birka- és kecskenyájak tűnnek szemünkbe s még a vérbosszú ősi szokásával összefüggő örökös civakodások hatása is kirajzolódik a táj képén: a lejtőkre kapaszkodó és gyakran szokatlan helyeken ülő zárt falvak könnyen védhető toronyházainak képében. De bármilyen festői tájak is ezek a maguk vad természeti szépségeivel és meglepően tarka, ősi népeletével, gazdasági jelentőségük nagyon csekély. Inkább a hegység szegélye és környéke, valamint azok a vidékek értékesek ilyen szempontból, amelyeket elválaszt egymástól.

A Kaukázus északi lejtőiről a délorosz sztyeppek világába ereszkedhetünk le. Egészen más tájakra tekintenek a déli lejtők. Délnyugaton a Rion-medence feketetengeri enyheéghajlatú, csapadékdús partvidékén pálmákkal ékes mediterrán növényzet fogad, valamint tengeri-, szőlő-, dohány-, sőt tea-termelés. Georgiának ezzel a 2000—2500 mm-es évi csapadékmennyiségű feketetengeri partvidékével ellentétben Transzkaukázia keleti fele, a Kaspi-

tóra tekintő Azerbajdzsán, nemcsak igen meleg, hanem steppei, sőt helyenként már szinte sivatagi szárazságú tájék. Mégis itt találjuk a kaukázusi országok legsűrűbben lakott részét. Ezt a sűrű népességet persze nem az éghajlattól függő mezőgazdasági élet tömörítette, hanem az Apseron-félszigetnek, Baku környékének kőolaja. A kőolaj és mellette még a mangánérc a Kaukázust környező tájak gazdasági értékének legjelentősebb tényezői. Magától értetődik, hogy a most folyó háború jelentőségüket megsokszorozta, úgyhogy melléttük a táj minden egyéb értékének fontossága egészen elenyésző.

A Kaukázus déli szegélyén, Georgia területén, a Kvirila völgyében Csiaturi környéke a világ eddig ismert legnagyobb mangánérc-telepe, mintegy 250 millió tonnára becsült készlettel. Az évi kitermelés eléri az egymillió tonnát.

A kőolajban Baku vezet. Ennek a több mint 800.000, túlnyomóan tatár és perzsa s csak negyedében orosz lakost számláló igen régi kikötővárosnak egész életét a petróleum és a hozzákapcsolódó ipar szabja meg. Az Apseron-félsziget egészen fiatal, felső pliocén rétegei szolgáltatják ezt a ma annyira becses ásványi terméket. Az olajkutak fúrása a múlt század hetvenes éveiben kezdődött, noha már azt megelőzőleg is folyt valamelyes kezdetleges kitermelés. A jelen század elején Baku vezetett a világpiacra, míg azután a tengerentúli, főleg amerikai petróleum jelentősége sokszorosan túl nem szárnyalta. A Baku környékén kitermelt nyers kőolaj mennyisége az utolsó hozzáférhető adatok szerint megközelítette az évi 20 millió tonnát, a Szovjet-Únió egész termelésének mintegy 75%-át, a világtermelésnek pedig, figyelembe véve az egyes évek nagyon változó mennyiségeit, hozzávetőlegesen 10%-át.

De a Kaukázus északi előterében is jelentékeny petróleumtelepek állnak kitermelés alatt. Itt Groznij környékének középmiocén rétegeiből igen jóminőségű benzin előállítására alkalmas olajat hoznak felszínre. A kitermelés mennyisége ingadozó: a legutóbbi évek adatait nem ismerjük; azt megelőzőleg 1931—34 között évi 8 millió tonnáról 3,5 millió tonnára csökkent itt a termelés. Ennek valami gazdaságpolitikai oka lehetett, semmiképpen sem a készletek kimerülése. Nagyon valószínű, hogy a jelenlegi termelés ezeket a számokat felülmúlja. Ugyancsak a Kaukázustól északra, a hegység nyugati végéhez közel és már az Azovi-tengertől sem messze, Majkop is jelentékeny kőolajtelepek központja.

Bakut a Kaukázus déli lába mentén kőolajvezeték köti össze a Fekete-tengeri Batum kikötőjével. A Groznijből kiinduló vezeték kettéágazik: egyik ága Majkopon át Tuapsze kikötőjében éri el a Fekete-tengert, a másik Rosztovon át a Donyec iparvidékére vezet.

A Kaukázus északi előterének kőolajvidékét ma már közvetlenül fenyegeti a német és a szövetséges hadak előnyomulása. A déli olajvidéknek, Bakunak eleste, vagy akár kikapcsolódása pedig azt jelentené, hogy a Szovjet-Únió motoros harcieszközeinek zömét az országban másutt tárolt és ismeretlen mennyiségű benzinen kívül már csak az angol vagy amerikai kőolaj- vagy benzinszállítás tarthatná üzemben. Gyakorlatilag valami ehhez nagyon hasonló helyzet következne be akkor is, ha az arcvonal valahol, akár még a Kaukázuson innen, elérné a Kaspi-tavat.

Kaukázuskörnyéki olaj, iráni olaj, indiai út — ilyen sorrendben fogalmazhatják meg az angolok a Don és a Krim felől fenyegető veszéllyel kapcsolatban felmerülő problémáikat. A szovjet problémája ugyanezzel a veszedelemmel szemben egészen másként hangzik: — a háború anyagi erőforrásainak elvesztése és fokozódó elzáródás a külföldi segélyforrásoktól.

MENDÖL TIBOR