

között, hogy a tartományban egész falvak néptelenedtek el, a lakosság tetemes része kivándorolt. 1930-ig megközelítőleg 40.000-en menekültek át az anyaországba. Dél-Dobrudzsa nemzetiségi képe természetesen ennek következtében jelentékenyen megváltozott. Még így sem volt azonban igaza a román statisztikának, amely azt állította, hogy a Dél-Dobrudzsában élő románok száma eléri a kilencvenezret.¹

Ebből a számból arra lehet következtetni, hogy Romániában, úgy látszik, arra számítottak, hogy Dél-Dobrudzsát végérvényesen birtokukba vehetik és ott tartósan berendezkedhetnek. A tartomány elcsatolásával ez a derűre-borúra folyó telepítés megbosszulta magát. A krajovai megállapodásban ugyanis arról is történt döntés, hogy Romániának ki kell költöztetnie az itteni román lakosságot Észak-Dobrudzsába, aminek fejében Bulgária visszatelepíti a kiüldözött vagy Észak-Dobrudzsába menekült fhjtestvéreit a felszabadított területre. Körülbelül 45 ezer bolgár vissztelepedésével számolnak. A déldobrudzsai magánjavak megváltása fejében a bolgár kormány 450.000.000 lévát fizet s hír szerint ebből kártalanítják majd a román telepeseket, akiknek száma egyik megállapítás szerint húsz, másik számítás szerint nyolcvan ezerre tehető. A két ország a most létrejött határt véglegesnek és örökérvényűnek ismerte el: már ezért is kívánatos, hogy a jövőbeni súrlódásokat kiküszöböljék és nemzetiségeiket kivonják egymás területéről.

CSISZÁR BÉLA

VASÚTI GONDOK

KELET-MAGYARORSZÁG és Észak-Erdély egy részének visszatérésével az évek óta háttérbe szorított vasúti gondok egyszerre ismét életre keltek. Vasutaink hosszú éveken keresztül elmaradtak beruházásaikkal. Akiknek a múlt években alkalmuk volt külföldön járni, tapasztalhatták, hogy a közlekedési technika rohamos fejlődése mennyi új és értékes alkotással gazdagítja a forgalmi szolgálat ellátását végző berendezéseket, a közlekedés miként válik gyorsabbá, tökéletesebbé, pontosabbá és kényelmesebbé, míg nálunk a fejlődés csak vonatott volt.

Ezeknek a technikai alkotásoknak áldását ezzel szemben hazánkban csak hírből, vagy egy-két, inkább csak kísérletnek számító berendezésből ismerhettük meg, mert hazai közlekedéspolitikánk fejlődése rendkívül vontatott mértékben haladt csak előre. Amíg a német vasutak rohamos mértékben fejlesztették a motoros vasúti közlekedést és nagyszerű új mozdonyokkal tették lehetővé a mind gyorsabb és gyorsabb forgalmat, az olaszok a vasutak villamosításával, a franciák a motoros vasúti közlekedésnek legmagasabb tökéletesítésével, az angolok pedig a nagy raksúlyú kocsikkal haladtak előre, addig nálunk a helyzet egyre inkább romlott, vasutaink az elmaradt beruházások következtében teljes mértékben lezülltek.

A MÁV különböző évi jelentéseiben 1930/31-161 kezdve az építések és beruházások című fejezet a következő szavakkal kezdődik: „az államasutak kedvezőtlen pénzügyi helyzete miatt új építéseket és beruházásokat csak egészen szűk keretek között végezhattünk.“ És ez a mondat több éven keresztül ismétlődik anélkül, hogy a helyzet változott volna és a vasutak nem beruházásaikat, hanem legalább is múlthatlanul szükséges felújításukat elvégezhetnék volna.

¹ Déldobrudzsa huszonzét évi kisebbségi történetét részletesen ismerteti az Union des Associations bulgares pour la paix et la S. D. N. „La situation des minorités bulgares en Roumanie“ c. kiadványa. (Szófia, 1932)

Ha évekre visszamenőleg a MÁV évi jelentéseinek adatait vizsgáljuk, csodálattal kell megállapítanunk, hogy vasutainknál minő mérhetetlen mulasztásokat követtek el, s a felújítások és beruházások szükségszerű részének csak minő tört aránya nyert valóban kielégítést. Pedig tudtuk és éreztük, hogy a vasúti rekonstrukció elmaradása veszélyekkel jár és ezek a veszélyek esztendőről esztendőre csak fokozódnak.

A dolgok lényegének ismeretéhez néhány fogalmat tisztáznunk kell.

Közlekedési üzemek felszerelése állandó újításra szorul. Szigorúan megszabott keretei és tervei kell, hogy legyenek a rekonstrukciós munkálatoknak, mert az üzembiztonság fenntartása e nélkül elképzelhetetlen. Műszaki szempontok szerint határozzák el, hogy a felépítmény és járműpark élettartama miként alakul és a gazdasági vezetőknek ezeket a határozatokat figyelembe kell venni. A közlekedési vállalatok vitel- és fuvardíjait is ennek figyelembevételével állapítják meg és az összes kiadások keretében pontosan meghatározott százalékban kell a felújítási összegeknek szerepelni. A felújítási összegek megállapításánál újabban mind nagyobb szerepe van azoknak a kiadásoknak, amelyeket nem az időszzerűvé tett felújítások követelnek, hanem a közlekedéstechnika fejlődése hoz magával és amelyeket általában a forgalom modernizálása alatt foglalunk egybe.

A felépítmény és járműpark élettartamának megállapításánál irányadó műszaki követelmények rendkívül szigorúak. Az a megállapítás, hogy egy vasúti kocsí vagy mozdony élettartama húsz esztendő, egy városi autóbusz motor- és kocsiszekrénye csak hat-nyolc évet bír el, nem azt jelenti, hogy de facto ezen idő elteltével ez a mozdony, kocsí vagy autóbusz teljesen hasznavehetetlenné válik és a forgalomra tovább már alkalmatlan, hanem csak azt, hogy ezen idő eltelte után esedékessé válik már a jármű kicserélése, a felépítmény cseréje stb. Valójában azzal a vasúti mozdonyal, amelynek élettartamát húsz évben állapították meg, ötven év múlva is lehet vontatni, a városi forgalomban dolgozó autóbuszok tizenöt év múlva is forgalomképesek, de ha a műszakilag előírt idő eltelte után nem kezdik meg fokozatos felújításukat, akkor ezek az eszközök a maximális teljesítmények elérésére már aligha használhatók fel, velük sem biztonságos, sem gazdaságos forgalom tovább fenn nem tartható.

A forgalom a csonkaország szűkre szabott keretei között is egyre inkább fejlődött. A MÁV a megcsonkításból eredő nyugdíjterher következtében rendkívül rossz pénzügyi helyzetbe jutott, saját erőforrásai nem bírták a mind sűrűbben jelentkező megterheléseket. A nyugdíjterher az összes kiadásoknak egynegyedét érte el, közel hetven millió pengőt kellett a vasutaknak 1931/32-ben is ezen címen kifizetni. Ugyanekkor a nyomasztó gazdasági viszonyok következtében csökkent a forgalom, amivel szemben különösképpen személyzeti, de egyéb üzemi költségekben sem lehetett ennek arányában a kiadásokat csökkenteni. Esett a vasutak bevétele a forgalom visszaesésén kívül azért is, mert különböző gazdasági érdekeltségek számára rendkívüli kedvezményeket kellett a fuvardíjakban megállapítani és a vasútnak, amely amúgy is ezernyi nehézséggel küzdött, vállalnia kellett más vállalkozások és intézmények nyomasztó terheit is.

Az a felújítási és beruházási munka, amelyet a magyar vasutak Trianon óta végeztek, egy töredéke volt csak annak, amit mulhatatlanul el kellett végezni. Amikor a nyugdíjterhek összege az összes kiadásoknak egynegyedét közelítette meg, akkor a felújításokra és beruházásokra nem lehetett egy-két százaléknál nagyobb összeget fordítani, rendkívüli beruházásokat pedig az államhatalom sohasem tett lehetővé. A MÁV vonatkozó jelentéseire, beruházó kölcsönök sürgetésére csak olyan választ adott, ahol bőven volt szó az államháztartás pénzügyi nehézségeiről, a meglévő felszerelések

jókarban tartásának fontosságáról, csak éppen a beruházó kölcsönök előteremtéséről semmi sem.

Hogy a felépítménycsere milyen vontatottan haladt, elég talán annyit megjegyezni, hogy a MÁV hat év alatt mindössze 917-0 km vágányt cserélt ki, ebből is i8i-o km-t használt sínekkel, hogy hat év alatt 25 darab nyitott teherkocsit szereztek csak be, fedett teherkocsit csak különleges rendeltetésűt és ezt is csak 171 darabot (46 darab hűtőkocsi, 117 darab gyümölcsszállító kocsi és 8 darab egyéb kocsi). A személyszállításra szolgáló kocsik száma pedig 1930-tól hat év alatt mindössze 33 darab négytengelyes kocsival szaporodott és csak a motorosított vonalakon növekedett 42 darab motoros személyszállító kocsival és 30 darab motormellékkocsival, továbbá hat darab sínautobusszal, amelyek közül négy az ú. n. Árpád-típusú négytengelyes és kettő ennél kisebb kéttengelyes autóbusz. A vonóerő fejlődése ennél is szomorúbban emelkedett, mert a jelzett időszakban a MÁV számára mindössze egy darab nagyobb mozdonyt szállítottak le és 60 darab ú. n. motorpótlós kisebb gőzmozdony készült el, a külön tárgyalandó villamos mozdonyokon kívül.

Vasutaink a trianoni megcsonkítás óta, fejlődésüket tekintve, minden vonatkozásban megmerevedtek. Számottevőbb új vonalak nem épültek, a forgalomban lévő mozdonyok, személykocsik és teherszállító vagonok igen csekély kivételtől eltekintve, még a világháború előtt épültek, a vágányok cserélésének munkája csak a legszükségesebb esetekben történt meg. Számottevő változást vasutaink helyzetében egyedül a hegyeshalmi vonal villamosítása jelent, ami mellett a technika fejlődése a mellékvonalakon jutott még csak kifejezésre a motorizáció lassú terjedésében.

Ilyen adottságok között aligha volt csodálható, hogy azok a rendkívüli körülmények, amelyek 1938 ősze óta vasutainkat is érintették már-már a vasúti szolgálat teljes csődjéhez vezettek.

Mint Algyai-Hubert Pál közlekedésügyi államtitkár egy előadásában is megállapította, a vasutak teherbíróképességét rohamosan befolyásolta a területnövekedés, melynek folytán vasúti hálózatunk csaknem húsz százalékkal növekedett. A gördülőanyag azonban, amit az egykori cseh államvasutaktól megkaptunk, lényegesen alatta maradt annak a forgalomnövekedésnek, ami a területi visszacsatolással kapcsolatban jelentkezett és félő, hogy ugyanez lesz a helyzet erdélyi területeinken. Erdély visszacsatolt részeinek közlekedési problémáival egyébként külön kell foglalkoznunk. Ennek a területrésznek sajátos adottságai egészen új feladatok elé állítanak, amelyek nem állanak meg néhány vonalépítési munkálatnál, hanem túlterjednek azon és tarifapolitikai vonatkozásai is vannak. Vasutaink dicséretére vált a minden tekintetben megtett gyors és ügyes intézkedések sora, de ezekkel még közelről sem jutottak végső megoldáshoz.

A hadseregfejlesztés és az ezzel együtt járó ipari fellendülés, ami kiterjedt a termelés minden ágának fejlesztésére, ugyancsak jelentős forgalomnövekedést idézett elő.

De megnövekedett exportunk a háború következtében is, mert a Magyarországon átmenő és innen kiinduló forgalom rohamos mértékben veszi igénybe vasutainkat és a külföldre menő teherkocsik forduló ideje is nagyobb lett. Ezekhez kell számítani azoknak a mozgósításoknak forgalmi szükségleteit, amelyek 1938 szeptembere óta megismétlődtek és ugyancsak jelentős teljesítményt kívántak vasutainktól, valamint azt a szokatlan és abnormis időjárást, amely vasúti forgalmunkat eddig nem tapasztalt követelmények kielégítésére kényszerítette.

Ilyen körülmények között nem csodálható, hogy vasutaink a csőd szélére jutottak. A helyzet komolyságára mi sem jellemzőbb, mint az a

tény, hogy a kormány kénytelen volt felfüggeszteni a vasútnak bizonyos árufajták szállítására vonatkozó kötelezettségét és ezek az intézkedések nemcsak a rendkívüli időkben voltak érvényben, hanem bizonyos vonatkozásokban azóta is érvényben vannak.

Ma az a helyzet, hogy kevesebb személyszállító vonat közlekedik menetrendünk szerint, mint ahány 1933/34-ben, a válság által igen érzékenyen érintett években; a teherszállítás súlyos korlátozások alatt áll és a vasút kénytelen a közúti fuvarozás számára a fennálló korlátozásokat is felfüggeszteni.

Az a tény, hogy idejutottunk, egyáltalán nem csodálható. A beruházásokat először csak egy-két évre halasztottak el, az egy-két évből azonban már évtizedek lettek és a vasutak állaga rohamosan romlott. Amikor a MÁV a trianoni terület forgalmát 1932-ben 1961 darab mozdonyal látta el, akkor, 1938 végén, a cseh állomány átvétele előtt már csak 1863 mozdony volt forgalomképes, a teherkocsik száma 1932 végén még 47.738 darab, 1938 végén csak 45.022 darab. Ha 1932-ben az állomány elégséges volt a forgalmi szükségletek kielégítésére, akkor aligha lehet ez elégséges 1940-ben, amikor a forgalom méretei jelentősen megnövekedtek.

A közlekedésügyi államtitkárnak az a kijelentése, hogy „az átlagosan 25—30%-ot kitevő áruforgalmi korlátozások időszakai a személyforgalmi korlátozásokkal együtt előreláthatóan a jövőben állandósulni fognak, sőt a korlátozások súlyosbodni fognak, ha a MÁV állapotát nem lehetne gyökeresen feljavítani“, igen komolyak és megfontolandók.

Szóval ott tartunk, hogy a múltban elhalasztott beruházások kezdik megbosszulni magukat és ennek elég komoly következményei vannak. A beruházások elmulasztása csak addig menthető, amíg azok tényleg pénzügyi természetűek voltak, de ekkor sem mindenben. Nem menthető ellenben az a felfogás, amely még a közelmúltban sem győzte hangoztatni azt az elgondolását, hogy a vasutak felújítása, modernizálása haszontalan befektetés, mert a vasutak túléltek magukat és a közúti forgalom fejlődése éveken belül amúgy is megváltoztatja a helyzetet. Ez a felfogás annyira beleélte magát a köztudatba és szakemberek részéről is oly sokszor hangozott el, hogy kétségenkívül hatással volt azokra a pénzügypolitikai érvelésekre, amelyek nem javasolták a vasutak rekonstrukciójára hiteleket.

Ma már túl vagyunk ezen a felfogáson és egy összefoglaló közgazdasági jelentés közlekedési fejezetének bevezetője világítja meg legjobban, miként ébredt a közvélemény a vasutak fontosságára. A bevezető sorok: „néhány esztendőn keresztül erősen elterjedt az a felfogás, hogy az autó hatalmas térhódítása fokozatosan csökkenteni fogja a vasút jelentőségét. A lefolyt év mozgalmas eseményei aztán kétségbevonhatatlanul bizonyították, hogy tömegszállításnál, legyen az személy vagy áru, mind gazdasági, mind nemzetvédelmi szempontból, valósággal pótolhatatlan a vasút, tehát úgy teljes üzemképességének fenntartására, mind pedig fejlesztésére a legnagyobb gondot kell fordítani. Sajnos, mind a két irányban maradt megoldatlan feladatok...“

A megoldatlan feladatok súlyára csak most ébredtünk, amikor a helyzet már kétségbeejtő és halasztást nem tűrően kell cselekedni, mint annál a betegnél, aki önerejébe bízva várta gyógyulását, addig, amíg a végső pontra nem ért. A vasutakról sem akarta elhinni senki, hogy bajok vannak, ma pedig a kormányzat mindent elkövet, csakhogy elejét vegye a súlyosabb következményeknek.

Közlekedéspolitikánk új célkitűzései között a vasút rekonstrukciója a legnagyobb feladat. Alá már tervezet van készen a legégetőbb feladatok megoldására. A hivatalos tervezet, mely még az Erdély megszállása előtti

szükségletekhez illeszkedett, 500 millió pengőt kér erre a célra és ezt öt éven át kívánja a vasútokba befektetni. Az évi százmilliós beruházásból 40 millió pengőt már a vasutak képesek vállalni. A trianoni nyugdíj-teher még számottevő, kereken húszmillió pengő, de mégis lehetőség van már évi negyven millió pengőnek előteremtésére, hatvan millió pengőt azonban a kormánzatnak kell adni. Hibás volna a kérdést úgy felfogni, hogy ezt a háromszáz millió pengőt az állam a vasútoknak kölcsön adja. Ez esetben ugyanis az ötéves felújítási terv befejeztével a MÁV feleslegeit a kölcsön visszafizetésére kellene hogy fordítsa, aminek következtében ismét elmaradnának a további modernizálási munkálatok. Pedig a terv készítői is az ötszáz millió pengőt csak a legégetőbb feladatok megoldására szánják, ebből még modernizálás, fejlesztés aligha lesz, habár nálunk a felújítás is korszerűsítésként fog hatni.

A vasút felújításának szükségleteit előteremteni tehát igen nehéz. Az államhatalomnak azonban vállalni kell ezt a feladatot és biztosan meg is kell oldani. A vasutak mai állapotukban tovább nem maradhatnak, a katasztrófák helyel-közzel már is felléptek, újabb roham esetén már komolyabban fogjuk ezeknek hatását érezni.

Az ötszáz millió sürgősen kell. A tervezet szerint 100 millió pengőt fordítanak felépítmény cserére, 40 millió pengőt új vonalak és második vágányok fektetésére, 50 milliót a rendezőpályaudvarok és a budapesti pályaudvarok bővítésére, 130 milliót új kocsik beszerzésére, 50 milliót mozdonyok beszerzésére, 85 milliót a régi mozdonyok és kocsik alkalmas felújítására, 10 milliót vonalbiztosító berendezések korszerűsítésére, 10 milliót magas építményekre és 25 milliót alul- és felüljárókra, híd- és alagút-építésekre.

Sok vonatkozásban ezek az Összegek eleve kevésnek bizonyulnak, látszólag ugyan elégségesek, de kérdés, hogy elég-e a mai szükségleteknek megfelelő mértékben fejleszteni és nem volna-e gazdaságos és célszerű előrelátni és a jövőnek dolgozni? Ha sikerül, aminthogy sikerülni kell a szükséges ötszáz millió pengőnek előteremtése, akkor sikerülne már 700 millió pengő előteremtése is és a vasutak komoly mértékben fejleszthetők lennének.

Vasutaink korszerűsítése nem hiábavaló munka. Nem szólva most arról a jelentős munkaalkalomról, amit ennek a tervnek keresztülvitele a magyar ipar számára jelent, mérhetetlenül fontos minden szempontból a magyar vasúthálózat és felszerelés tökéletessége. Észak-Erdély és a Székelyföld visszanyerésével összefüggő, égetően sürgős feladatoktól most eltekintve bizonyos, hogy a jövőben a hazánkon keresztül menő áruforgalom erősebb lesz; s az a körülmény, hogy Európa legfontosabb útvonalában esünk, egyre inkább kifejezésre fog jutni. A német gazdasági érdekek Délkelet-Európa irányában, az orosz forgalmi törekvések a meleg tengerhez vezető út irányában rajtunk keresztül vezetnek. Nekünk bírnunk kell ezt a forgalmat és hasznunk is lesz belőle. Nem eleendő a szajol-debreceni és ezen keresztül Körösmezőig terjedő vonal, ugyanekkor pedig a balatoni déli vonal kétvágányosítása, szükség mutatkozik a második vágánypár fektetésére Békéscsaba felé is. A budapesti pályaudvar-kérdés megoldása sem érhető el fél munkával, itt is többre kellett volna számítani és az átmeneti megoldás helyett a végleges felé közeledni. A tervezet szerint nem történik semmi sem a vasút motorosítása érdekében. Megelégszünk-e mindenkor négy darab sínautóbuszunkkal? Ma ugyan ezeket sem tudjuk mind járatni, de ez nem jelenti azt, hogy a forrongó Európa megnyugvása után forgalmi szükségleteink ne növekednének rohamosan.

„A magyar közlekedésügy fejlesztésére még nélkülözések árán is áldozatok hozandók“ — mondotta a közlekedésügyi államtitkár, fentemlített előadásának zárószavaiban. Áldozatokat kell is hozni, mert a feladatok súlyosak és sürgős megoldást követelnek. Nem egyoldalú vasúti érdek ez, ha egyáltalán a vasúti érdek egyoldalúnak volna nevezhető. A vasutak mindenkor közös nemzeti érdeket képviseltek, amely előtt mindenkinek meg kell hajolni. És amíg más közlekedési eszközök a válság súlyos éveiben csak jelentős ráfizetéssel dolgoztak, addig a vasút deficitmentes maradt volna trianoni nyugdíjterhelés nélkül, de vállalta ezzel együtt a bajba jutott mezőgazdaság és ipar minden baját is és kedvezményes szállítási lehetőségekkel igyekezett segítségükre lenni.

A sokféle terv közül, amely a vasutak beruházó szükségletének előteremtése kapcsán kialakult, a leginkább célravezetőnek mutatkozik az, amely a múltban a mezőgazdaság megsegítésére szolgáló alapot kívánja erre felhasználni. Ismeretes, hogy a világpiaci árak megszilárdulásával kapcsolatban, ma ez az alap — legalább is bizonyos mértékben — szükségtelennek mutatkozik. A gazdasági élet azonban, amely ezeket a terheket annak idején vállalta, könnyebben tudja majd továbbra is elviselni a most vázolt cél érdekében. Így aztán lehetőség van a beruházások sürgős megvalósítására. Ez az alap ugyanis az 1934/35. gazdasági évben 57.0 millió pengő bevétellel és 53.0 millió pengő kiadással számolt, 1937/38-ban azonban a bevételek 66.5 milliójával szemben már csak 40.6 millió pengő kiadás állott. Azóta a helyzet még jelentősebben javult és a bevételek emelkedésével szemben a kiadások valószínűen csökkentek, tehát a felhasználható összegek sokkal magasabbak.

Ha a gazdasági élet áldozatokat tudott hozni a mezőgazdaság érdekében, amikor a világaralakulás elsóprésszel fenyegette a magyar búzatermelést és egész jövőjét, akkor annál inkább meg kell hozni ezt az áldozatot a vasutak érdekében, amelyek maguk is közrejátszottak abban a mezőgazdaság-mentésben, amely itt éveken keresztül folyt és amelynek korszerűsítése éppolyan nemzeti feladat, mint honvédségünk fejlesztése, modernizálása. Korszerű vasutak hiányában mezőgazdaságunk hiába úszta meg a nagy gazdasági válságot és hiába törekszik új és jelentős feladataink teljes valóra váltására. A magyar vasutak nagy feladatok előtt állanak a jövőben és a nemzet egészségének meg kell hozni áldozatát annak érdekében, hogy a vasutak nyugodtan tekinthessenek e feladatok elé.

RUISZ REZSŐ

A MAGYAR KERT

AZ EMBER MŰVÉSZETI ÖSZTÖNE a legkülönbözőbb anyagot is felhasználja. A kertművészetben magát a természetet igyekszik változó ízlése szerint idomítani. Ahogy alakul elképzelése a világról és életről, úgy ölt más és más arcot a környezet is, mely az örökké újat akaró, teremteni vágyó, nem látott szépségekre szomjúhozó embert körülveszi. Ha szeszélyé vagy lelki szükséglete úgy kívánja, mértani elképzelésekkel köti gúzsba a növényeket és fákat. Majd meg hajlamának újabb fordulatával a természettől minél nagyobb zabolátlanságot követel meg. A környezet az emberi lélek szárnyalásaihoz szolgál felröppentőül, ezért szükséges a „compositio loci“, mintahogy Loyola nevezte. Leonardo a művészetek szülőanyjának a matematikát és a geometriát mondta. Nem kis mértékben érvényes ez a kertművészetre. Most megjelent kitűnő könyvében¹ Rapaics

¹ Rapaics Raymund: Magyar Kertek. A kertművészet Magyarországon. Budapest, Kir. M. Egyetemi Nyomda 1940.