

## Apró közlemények.

**Gabona- és burgonyatermelésünk világhelyzete.\*)** A *kenyérmagvak* (buza és rozs) átlagos termésmennyisége 1910—14-ben: Oroszországban 395, az Unióban 203, Németországban 153, Britindiában 97, Franciaországban 96, Magyarországon 62, további 6 államban, melyek közül Spanyolország az utolsó. 40—50 millió métermázsra. Hazánk tehát a Földön a *6-ik*, Európában a *4-ik* helyre jut.

*Buzatermésünk* 49 m q, e téren 5 ország előz meg bennünket, az Unió, Oroszország, Britindia, Franciaország és Kanada, az Unió 198 m q-val. Magyarország tehát a Földön *6-ik* helyre szorul, Európában ellenben *3-ik*. A hektáronkénti hozam tekintetében csupán Németország előzi meg hazánkat 21 q-val. Franciaország és Magyarország 13 q-val *második* helyen áll. Utánuk következnek Kanada és Románia.

*Rozstermésünk* Oroszország 222, Németország 111, Ausztria 28 m q-ja után következik, *4-ik* helyen; 13 m q. Az Unió 10 m q-val csak a *6-ik* helyen következik. A hektáronkénti hozam Németországban 17, Ausztriában 13, nálunk (*3-ik* hely) és Franciaországban 11 q.

*Árpatermésünkkel*, 12 m q-val, *6-ik* helyen állunk. (Európában *4-ik*). Oroszország, az Unió, Németország, Japán és Ausztria előzik meg hazánkat. 20 q hozamával ismét Németország vezet, 13 q-val *5-ik* helyen következik Magyarország (Európában *4-ik*).

Az Unió *zabtermése* 168. Oroszországé 132, Németországé 86, további öt országé 53—16, *9-ik* helyen Magyarországé következik 13 m q-val. Németország 19, Anglia 18 q-ás hozamával szemben Magyarországé *6-ik* helyen 11 q (Európában *4-ik*).

\*) A római nemzetközi mezőgazdasági intézet 1910—14. évi adatai alapján.

Ugyanezeknek az adatoknak grafikus ábrázolása megtalálható Kogutowicz Zsebátlasza 1921-ik évi második kiadásában a 110—134 lapokon.

Az Unió 650 m q *tengerit* termel, Argentína 57-t, Magyarország 50-et és így a *második* helyről a *3-ikra* szorult, Európában azonban továbbra is az első tengeritermelő ország. A hektáronkénti hozam tekintetében túlszárnyalja amerikai vetélytársait, viszont hazánk 17 q hozamat (*2-ik* hely) felülmúlja az egyiptomi 23 q-ás.

55 m q *burgonyatermésünket* (*7-ik*) hat ország múlja felül: Németország 455, Oroszország 326, Franciaország 127. Ausztria 123, az Unió 98, Anglia 70 m q. Magyarország 80 q-ás hozama *9-ik* helyen áll, Belgium vezet 189 q-val, utána következnek Anglia 148, Hollandia 145, Németország 136, Kanada 106, Spanyolország 104 q-val.

**Allattenyésztésünk helyzete.\*\*)** *Szarvasmarha*-állományunkkal *13-ik* helyen álltunk 1910-ben (Európában *6. helyen*). *Brit-India* 125 m-nyi állományával vezet 69 millió az Unióé. Oroszország, Argentína, Németország, Franciaország, Nagybritannia, Ausztria, Uruguay, Ázsiai Oroszország és Kanada 30—7 m-val megelőzték Magyarországot, melynek ekkor 6,847,000 szarvasmarhája volt, míg az egész Föld állománya 400 m. — 1000 lakosra jut Magyarországon 340 szarvasmarha: *8-ik* hely (Európában *2. hely*). Első helyen szerepel Uruguay 7600 szarvasmarhával, 2 Argentína 3820, 3 Ausztrália 2540, 4. Kanada 910, 5. Az Unió 750, 6. Brit-India 390, 7. Franciaország 380 szarvasmarhával.

*Sertésállományunk* a *7. a Földön* (5. Európában). Megelőznek az Unió 48 m, Németország 22 m, Oroszország 10 m, Franciaország 7 m, Ausztria 6½ m és Khina, melynek adatai nem szerezhetők meg. Az utóbbi nélkül az egész Föld állománya 180 m, Magyarországé 6 m 1000 lakosra jutott Dániában 530, az Unióban 520, Kanadában

\*\*) Adatainkat a római nemzetközi mezőgazdasági intézet kiadványaiból vettük. m = millió.

470, Argentínában 400, Németországban 340, Magyarországon 290 sertés; a Földön 6-ik, Európában 3-ik hely.

Lóállományunk 1911-ben 2.139.000. Tízszerezni az Unióé és az európai Oroszorszáé, az egész Földé 90 m. Magyarorszáé a Földön a 9-ik hely. Európában megelőzik Oroszország, Németország és Franciaország. 1000 lakosra jutott Argentínában 1000, Ausztráliában 470, Kanadában 350, az Unióban és Ázsiai Oroszországban 230, Oroszországban 160, Magyarországon 100 ló. A Földön Magyarorszáé a 7-ik, Európában a 2-ik hely.

Juhállományunkkal (8,218,000) a 13-ik helyre szorulunk (Európában a 6-ik) Megelőznek egyebek között Ausztrália, 92 m, Argentína, 67 m, az Unió, 57 m, Oroszország, Anglia, Franciaország, Spanyolország és Olaszország. 1000 lakosra jut Uruguayban 25.000, Ausztráliában 19.500, Argentínában 8000, a Délam. Unióban 6000, Magyarországon 380, 10-ik hely. Európában megelőzik hazánkat Spanyolország 780, Anglia 680 és Franciaország 480.

**Forró-szoba-árka.** Különös helynév s még különösebb, hogy erdőnév. Bakonyalji falu: *Ugod* a gazdája. Szoba ugyan lehet az erdőn is, de miért forró a fák hüvösében? Helyneveinkben tenger sok művelődéstörténeti, nyelvtörténeti, településtörténeti kincs lappang; jó szerencse, hogy életük roppant szívsős, szinte halhatatlan. Így őrzi *Ugod* is a fenti helynévben *szoba* szavunknak jó pár száz évvel ezelőtti, mára kipusztult jelentését.\*) Nincs tudomásunk róla, hogy *Ugodon* kívül, valahol az országban, ha csak ennyire eleven is, megvolna a *szoba* ősi jelentése. Nyelvészeink már régen megmagyarázták e régi szót, sőt magyarázza egy régi közmondásunk is: *egy szoba az kemenécével* (Décsi közmondás. gyűjt. 1598.)—*egyik tizenkilenc, a másik egy híjján hús.* A szoba tehát: *kemenence*. Így aztán nem nehéz kitalálni, hogy milyen *szoba* van (vagy volt) az *ugodi* erdőben; *mészégető szoba* és *szénégető szoba*, azaz igazában: *miéskemenence* és *szienigetűő*, ahogy *Ugodon* mondják. Lehet, hogy az efféle mesterséget ma is folytatják itt-ott a Bakony alatt, jobbára azonban csak a

„hült“ helyük; nevük maradt meg, pl.: *Kemencehel* (dülő, Nagydém), *Miész-kemence* (dülő, Pápateszér), *Szienigetűő* (dülő, Pápateszér), *Szienigetűő* (dülő, Salamon), *Szenégetűő* (igy! dülő, Somlyóvásárhely), *Szienigetűő* (dülő, Ugod); még erdő és erdőrészt: *Forró-szobaárko* és *Györmiskájiek kemenciejék* (Ugod). A szénégetés emlékét őrizheti a *Hammus* (dülő, Vaszar); s vajjon mi lehet a *Hamuházok* (ucca, Pápa) és *Hamuházkut* (erdő, erdőrészt. Ugod)? Mi az a *hamuház*?\*\*)

Viski K.

### A csonka vármegyék székhelyei.

Az 1922. évi Zsebatlaszban olvassuk,

hogy	ideigl. székhelye	Szikszó
Abauj-Torna	"	Elek
Arad	"	Baja
Bács-Bodrog	"	Tarpa
Bereg	"	Berettyóujfalu
Bihar	"	Putnok
Gömör és Kishont	"	Nagymaros
Hont	"	Ujkomárom
Komárom	"	Mátészalka
Szatmár	"	Kiszombor
Torontál	"	Záhony
Ung	"	

### Európa államainak népessége.

A nemzetközi érintkezés mai nehézségei között nem csodálhatjuk, hogy még ma sem ismerjük pontosan az 1920. évi népszámlálások valamennyi eredményét. Újabb összefoglaló közlés szerint a következő adatok váltak ismeretessé: Oroszország 101, Németország 62, Nagybritannia és Írország 47·3, Olaszország 39·5, Franciaország 39·2, Lengyelország 29, Spanyolország 20, Románia 15·4, Jugoszlávia 14·5, Csehszlovákia 13·6, Magyarország 8, Belgium 7·6, Hollandia 6·8, Ausztria 6·1, Portugália 6, Svédország 5·8, Görögország 5·6, Bulgária 4·9, Litvánia 4·8, Svájc 3·9, Finnország 3·3, Dánia 3·3, Norvégia 2·5, Észtország 1·8, Lettország 1·7, Törökország (európai) 1·3, egyéb államok együtt 1·6, összesen 456 millió.

**A világ népessége.** *Hermann Wagner* a XIX. sz. elejére csak 1000 millió lakost számít, a *Hübner-féle* tabella 1916 évben 1671 milliót vesz fel. Az 1671 millióból 875 esik Ázsiára, 459 Európára, 137 Északamerikára, 56 Délamerikára, 136 Afrikára és 8 millió Ausztrália és Óceániára. Az ázsiaikból 402 millió lakik Kelet-Ázsiában és első sorban az óriási Kínai birodalomban,

\*) V. ö. Szobapataka 1336. Zala. Csánki: Tört. földr. (Szerk.)

\*\*) A helynévadatokat I. Horváth E. A bakonyalji nyelvjárás. Bp. 1906.

Előindiaiban 324 millió lakik. Közép-Európa és Lengyelország, Kelet-Európa és a balti tartományoknak kb. 130 és 123 millió a lakosa. Amíg Ny.-Európa, Belgium és Hollandia együtt 100 millió, Dél-Európa Romániával csak 89 millió. A 137 millió északamerikaiból, 107 az angol-szász. Különösen érdekel bennünket a népesedés az egyes európai államokban. Krebs összeállított egy statisztikát az 1871-1910 időközre. Amíg Oroszország, Finn- és Lengyelország nélkül 63·6 millióról 118·6 millióra vagyis 86·5 %-kal növekedett, Németország 41-ről 65 millióra (58·2 %); Ausztria-Magyarország 36·6-ról 51·4 millióra (44·4 %); Nagy-Británia 31·8 millióról 45·6-ra (43·4 %); Franciaország azonban 36·8 millióról 39·6 millióra (7·6 %) növekedett. Japán szaporodása 47·4 % és az Egyesült-államoké 138·8 %-t tesz ki. Az összes lakott területek 50 %-án csak 1 ember jut egy km<sup>2</sup>-re.

M. N.

**A világ főnyelvei-ről** Pagel a „Frankfurter Umschau“ hasábjain. Főnyelvnek csak azt tartja, amelyen legnagyobbat 30 millió ember beszél. A kínai nyelv a maga 300 millió emberével föltétlenül elsősegélyt biztosít magának minden nyelv előtt, de csak, ha a tömeget vesszük tekintetbe. Nyelvcsoport ez inkább, melynek tagjai sokkal inkább különböznek egymástól, semhogy tájshólásnak lehetne minősíteni. A legfontosabb az észak-kínai nyelv. A szógyökök különböző hangsúlyozással különböző jelentésűek. Az észak-kínai nyelvnek négy, a dél-kínainak kilenc hangsúlyozása van, ami oly különbséget okoz, hogy csupán az írás az, mely a két-féle nyelvet egybekapcsolja. Nehézsége miatt nem lehetett mindezt ideig világgazdasági nyelv. Az angol nyelv, a maga 120-130 milliónyi beszélőjével, akik Angliában, az Unióban és az angol gyarmatokon élnek, a legelterjedtebb világgazdasági nyelv. Ezután következik a német. Európában kb. 80 milliónyi, Amerikában 10 milliónyi a németek száma. A 70 millió orosz nyelv a negyedik helyre kerül. Ha azonban a hozzá igen hasonló ukrán és fehér orosz nyelvet is hozzá számítjuk, az orosz nyelvet beszélők száma 120 milliónyi, akik 20 millió területen elterjedve a világ legnagyobb egybefüggő nyelvterületét alkotják. Egybefüggő nyelvterület lévén, használata is csak saját területére szorítkozik. Fontos kereskedelmi nyelv a spanyol. A spanyolok száma

60 millió, nyelvterületük Spanyolország, az Unió déli államai, Mexikó, Közép- és Dél-Amerika, Brazília kivételével. Majdnem 60 millió ember beszél a japán nyelvet is, akik a japáni szigeteken, a Csendes-Óceán szigetein és Észak-meg Dél-Amerika pacifikus partjain élnek. A franciául beszélők száma kb. 46 millió. A nyelv területe Franciaország és gyarmatai, ahol sok benszülött beszéli e nyelvet. Használata elterjedt még a közeli Keleten is. A bengáli nyelvet 46, a hindosztáni több mint 40 millió ember beszéli. Forgalmi szempontból csak Indiára szorítkoznak. 85 millió körül van az olaszul beszélők száma, akik az olasz gyarmatokon és a Földközi tenger környékén élnek. Az arab nyelvet 30 milliónál több ember beszéli Arabiában, Szíriában. Egyiptomban és Észak-Afrikában. Az arab írás azonban mindazon vidéken elterjedt, amelyen az iszlám vallás uralkodik.

Pauer István

**L'Institut international d'Anthropologie** első kongresszusát az idén tartotta Liège-ben (Lüttichben) július 25-től augusztus 1-ig. Az állandó bizottság 1920-ban alakult és Párisban székel.

**The New Map of Europe** (Európa új térképe), amely most jelent meg a Washingtoni földrajzi társaság kiadásában, 1 dollárba kerül.

**A meszes talaj hatása az állatok növéseire.** R. Hesse szorgalmasan gyűjtött statisztikai anyagból megállapítja, hogy a német közephegységekben az őzek kristályos ösközetben kisebb növények (11-13 kg), mint a meszes talajokon (14-16 kg). Kétségtelen, hogy a növényi táplálékban előnyös bizonyos fokú méz tartalom. Ez a marhaállományra is érvényes. Kísérletek igazolják, hogy a mézhiányt az apró kutyák jobban bírják a nyagoknál. Ugylátszik tehát, hogy valamennyi esetben a mézben szegény talajon a nagyobb egyedek lassankint kipusztulnak. Ezzel szemben állanak azonban E. Pittard Svájcban embereken végzett megfigyelései, melyekről Brunhes tesz említést Géographie humaine-jében.

**The National Geographic Magazine** 1921. évi márciusi számában olvassuk, hogy a repülőgépek elérhető sebessége 400-700 km. óránként. Ezt a hihetetlen sebességet valóban elérik a több száz lóerős új gépek, ha felső levegőrétegek szélső sebességeit fel-

használják, azaz a szél irányával repülnek. Ugyanitt olvassuk, hogy a repülőgép óránkénti üzemköltsége 60 dollár.

**Németország első lakói.** Az ember Németországban való első megjelenésének korát igyekeznek meghatározni Penck az „Umschau“ legutóbbi számában. A legutolsó nagy eljegesedés óta lefolyt időt 20,000 évre becsülhetjük és így megkapjuk az azon korszakbeli — a Magdalénien vagyis rénszarvaskori ember korát. A Schaffhausen melletti elhúzódtott régi Rajnaglecsor morénaperemében talált emberi maradványok, melyek a legrégebbi kökori kultúra emlékeit szolgáltatják, a jégkorszak eme 20,000 év előtt bekövetkezett utolsó nagy hullámának tanúi voltak.

Az említett utolsó jégkorszak előtt a Duna melletti medencékben nagy mennyiségű lösz rakódott le, melyből ugyan csak előkerültek e löszvidék embereinek maradványai, melyek az auriignacien-korszakba tartoznak. E korszakban a paleolitikus tűzköszerszámok virágkorukat élik és elszóró tűnek fel a csontszerszámok és az amulettek. Mivel a Dunamellék lösztakarójának legnagyobb része a jégkorszak említett utolsó maximuma előtt lerakódott, úgy nyilvánvaló, hogy az osztrák Wachau löszében talált egyik legrégebbi szobormű, az u. n. Willerdorfi Vénusz, 20,000 évesnél jóval idősebb.

De a lösztakaró alatt következő rétegekben is találtak emberi nyomokat. Így Weimar mellett mésztufában találtak csontvázszerzleteket. A talált állati és növényi maradványok arra engednek következtetni, hogy e nyomok az utolsó interglaciális korszak legkezdetéről valók, mikor még nem következett be a sztyepklíma, hanem ennél nedvesebb, erdőket növesztő éghajlat uralkodott. Ez a korszak azonban legalább 60,000 évvel a jégkorszak utolsó maximuma előtt következett be. A weimari ember maradványai tehát legalább is 80,000 évesek.

Az eljegesedés utolsó előtti maximuma előtt is éltek Lipcse mellett emberi lények. Kőszkőzeiket olyan geológiai képződményekben lették, melyek bizonyítják, hogy tanúi voltak Németország legnagyobb eljegesedésének. Ez pedig legalább 100,000 év előtt történt. A lipcsei ember ennél jóval idősebb, valószínűleg a Chelleén-korszakba sorolhatjuk és így végig élhette a második inter-

glaciális korszakot, melyet legalább egy negyedmillió évre becsülünk.

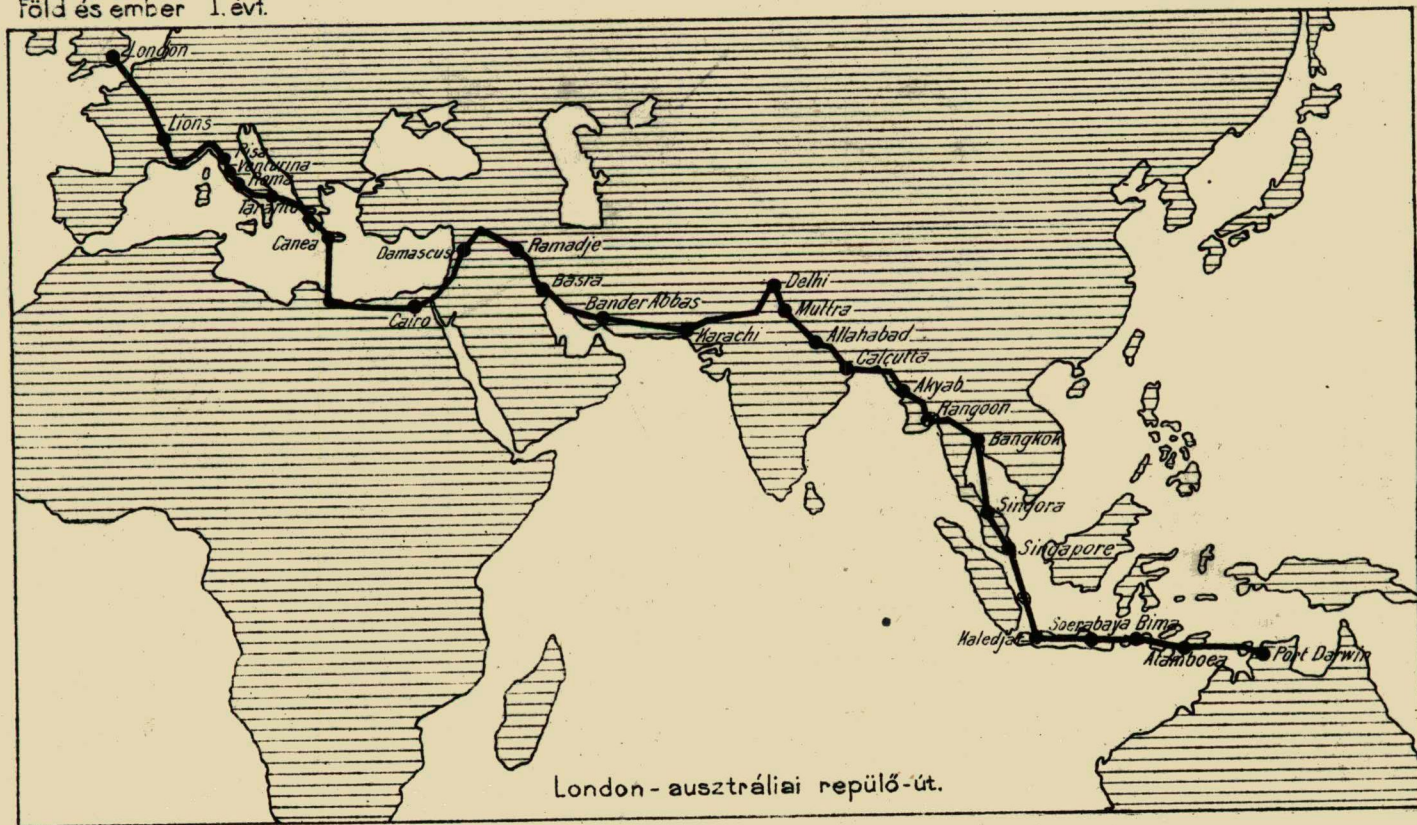
A heidelbergi ember kora azonban még ennél is jóval nagyobb. Ez a három jégkorszaki maximum előtt, vagyis a második jégkorszakban vagy azelőtt élt, amiért korát bátran becsülhetjük egy millió évre. A heidelbergi álkapcsot a Neckar folyótól 6 km-nyire D-re egy régi folyókanyarulatban találták. Ezt a kanyarulatot akadály okozta, mely nem volt egyéb, mint a feldomboruló Odenwald. Az ember tehát ezt a kiemelkedést végig élte.

Penck e nyers becslésekből kifolyólag állítja, hogy Németország földjén immár több mint 20,000 generáció következett egymásra és az országot már egymillió év előtt lakták. Az ember feltűnésének legelső időpontja ezzel azonban még nincs meghatározva, mert Angliában még sokkal régebb geológiai korokban, a Pliocénban, sőt a Miocénban (Cantalier) is találtak nyomokat. *Milleker.*

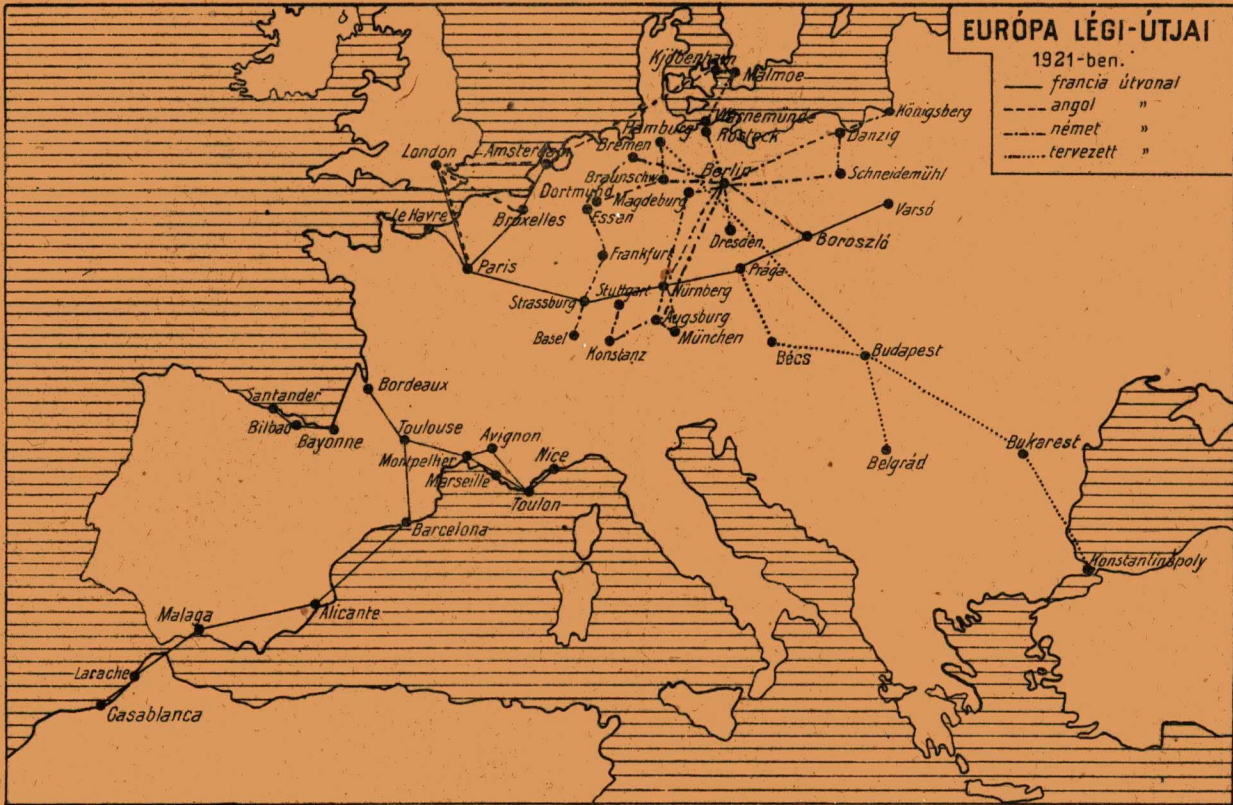
**A „Mittelland“-csatorna,** melynek munkalataira a német birodalmi gyűlés 436 millió márkát irányzott elő, 182 km hosszú lesz és 1000 tonnás hajók használatjára. A csatorna Misburgnál (Hannover) kezdődik, Peine és Öbisfelde érintésével Hohenwarthe-nak tart, ahol az Elbát áthidalják és Niegripp-nél az Ihle-csatornába torkollik. Kapcsolatai lesznek majd az egész német csatornarendszerrel. (Geogr. Zeitschr.)

**Hamburg forgalma.** 1913-ban Hamburg kikötőjébe 14,24 millió nettó-regisztertonnányi hajó futott be, 1919-ben 1,57; 1920-ban 4,48; 1921-ben 9,53 millió. A kifutott hajók térfogata volt 1913-ban 14,49; 1919-ben 1,47; 1920-ban 4,35; 1921-ben 9,49 millió. Az összes forgalom (1913) 28,73; (1919) 3,04; (1920) 8,83; (1921) 19,02. Az elmúlt esztendő forgalma tehát határozosa az 1919. évinek, több mint kétszerese az 1920. évinek és az 1913-as békeév forgalmánál már csak 1/3-dal kevesebb. (*Vossische Zeitung*, 1922. V. 3.)

**Német statisztikai számok.** 1921-ben Európában mintegy 80 millió német élt. Ezek közül Középeurópában találunk csaknem 77 milliót, még pedig Németországban 58,5, a közvetlenül határos területeken 15,2, egyéb helyeken 3,1 milliót. A versaillesi és st.-germaini szerződések értelmében 9,2 millió német jutott idegen uralom alá,



London - ausztráliai repülő-út.



6 millió foglal helyet Németausztriában. A szorosan vett egységes német nyelvterületen 626.000 km<sup>2</sup>-en 71 millió német él és ezek közül 12 milliót 11 államra osztottak szét. A megcsonkított Németországban 474.304 km<sup>2</sup>-en 60.898.584 ember él, azaz 128 egy km<sup>2</sup>-en. 58,5 millió némettel szemben áll 2,4 millió idegen nemzetiség, azaz 96%-kal szemben mindössze 4%.

**Németország dróttalan táviróforgalma.** Míg 1920-ban a belföldi forgalomban havonta mintegy 80.000 táviratot továbbítottak, 1921-ben ez a szám 240.000-re emelkedett. Kábelzavar alkalmával Svédországgal nyomban a dróttalan táviró-összeköttetést vették föl s egyetlen éjszaka 1000 hirt adtak tovább. Újabb sikereket értek el a vilamos sugarak irányítása terén is.

**Német fürdők látogatottsága.** A német fürdő-statisztika számai ismét az 1913. évi számokat közelítik meg. Wiesbadenben 1921-ben 154.000 vendég járt (1913: 192.000), a Keleti-Tenger fürdőiben pedig a néhánynapos turista-látogatókat nem számítva, a nyáron 347.000 vendég tartózkodott. Oly óriási számok ezek, hogy érdemes volna az európai népességnek ezt a félnomád vándorló életét emberföldrajzilag is tanulmányozni. A nagy fürdőhelyeken már-már valóságos nyári nagyvárosok fejlődnek, melyek télen elhagyatottak.

**Légi menetrend.** A modern közlekedés legifjabb ága még gyermekkorát éli, de ragyogó jövőjének első sugarait máris előre veti az Indicateur Général des Réseaux Aériens kiadásában az idén megjelent menetrend. A pazar kiállítású, finom papírosra nyomott, művésziesen illusztrált füzet sokban eltér az úti-kalauzok szokott alakjától és tartalmától. A tulajdonképpeni menetrenden kívül számos adatot találunk benne az aviatika történetére és a légi közlekedés fejlődésére vonatkozólag. A hiányos összeállításból megállapíthatjuk, hogy Franciaország kereskedelmi légi forgalma 1920-ban tízszer akkora volt, mint keletkezése évében, 1919-ben.

A mellékelt áttekintő térkép tanúsága szerint a legtöbb légi vonala Németországnak van. A belföldi forgalom lebonyolítására más európai államban alig használják az aviatikát, még leginkább Dél-Franciaországban

(Nice-Bordeaux). Angliában egyetlen vidéki városnak sincs légi közlekedése, tervben is csak egy van, amely Hullt és Newcastle-t kötné össze Danziggal.

Legsűrűbb a forgalom Páris (Le Bourget) és London (Croydon) közt napi hat (két angol és négy francia) járáttal. Naponta kétszer közlekedik a repülőgép. Páris és Amsterdam közt. A többiekben, a legfontosabb német vonalakon is legfőljebb napi egy járat bonyolítja le a forgalmat.

A Páris—London-i légi út tartama 2 $\frac{1}{4}$ —3 óra, míg luxusvonaton és hajón 8 óra hosszágú, egyébként még sokkal tovább tart az utazás.

A leghosszabb európai út egyelőre a Páris—varsói, két közbenső állomással: Strassburg és Prága. A vonal majdnem pontosan belesik a keletnyugati irányba és a négy állomás háromféle időszámítási gömbkéttségbe esik bele: Páris és Strassburg a nyugati, Prága a közép-, Varsó a kelet-európaiba. Az időkülönbségek miatt Párisból 6, Varsóból pedig csak 8 óra-kor kell indulni, hogy 18 $\frac{1}{2}$  órákor megérkezzünk a másik végállomásra.

Az egyetlen intercontinentális vonal eddig a Toulouse-Casablanca-i. Bár a gépek itt is csak 13 óra hosszát tartózkodnak a levegőben, az utazás mégis két napig tart, mert éjjel egyelőre nem közlekednek a repülők és nemcsak az alvás, de még az étkezés idejére is földre szállnak.

Leghosszabb vonalai Amerikának vannak. Canadában az ország délkeleti részét az északnyugatival, az Unióban New-Yorkot San-Franciscoval és egyéb nagy városokkal köti össze egy-egy postajárat.

A tervezett vonalak közül bennünket a Páris—Konstantinápoly és a Hamburg—Belgrád-i érdekelnek közelebről.

Az útiköltség kb. megfelel a gyorsvonat I. osztályának. Ha tekintetbe vesszük a háló-, étkező-kocsi és egyéb pótgjegyeket, meg az időtöbblettel járó egyéb kiadásokat, elmondhatjuk, hogy nagy távolságokra a repülőgép ma már nemcsak a leggyorsabb, de egyúttal a legjutányosabb közlekedő eszköz.

P. A.

**Az angol csatorna-rendszer rekonstrukciója.** Az angol kormány tervbe vette Anglia csatorna-rendszerének a kor követelményeinek megfelelő kiépítését. — Már az 1906—1909. évek folya-

mán királyi bizottság foglalkozott a kérdéssel. Elsősorban Anglia belföldi területeinek a folyókkal s ezek által a tengerrel való összeköttetése van tervbe véve. A csatornák eddig nagyság, mélység, vámjövedelem és üzem tekintetében igen különbözők voltak. Az egységes rendszer és üzem behozatala, — melyek a program további pontjai, — a vízi forgalom megkönnyítése szempontjából nagy jelentőségűek.

(Weltwirtschaft)

### Érdekes „amerikai“ számok.

A bostoni Raymond-Whitcomb-féle utazási iroda 1922. február 14-től április közepéig tartó hajóutat hirdet. Útvonal: New-York, Azori szigetek, Cadiz, Algier, Palermo, Nápoly, Athén, Konstantinápoly, Jeruzsálem, Kairó, Korfu, a Riviera, Kozzika és vissza New-Yorkba. Az utazás költségei 625 dollártól felfelé emelkednek. — A június 25-én a Nord-Kaphoz induló S. S. „Emperor of India“ 18.000 tonnás luxus gőzösön 850 dollár a legolcsóbb jegy.

L'Association française pour l'avancement des Sciences 45-ik gyűlésén Rouenban augusztus 1—6-án értekes, főleg Normandiára vonatkozó földrajzi felolvasásokat is tartottak.

Az első lengyel vasút az 1921. év végén nyílt meg. Lengyelország kapott egy kis tengerpartot a Putziger Nehrung tájékán, de oda az ország belsejéből csak Danzig szabad város területén át lehetett eljutni. Az államalkotás ezernyi nehézsége között is egyik legelső munkája volt a lengyeleknek ezen a hiányon segíteni. Az új vasút kb. 130 km. hosszú, Kokockoból indul ki (Thorn közelében) és Gdingenben éri el a tengerpartot. Az építkezés a legkisebb részletekig kizárólag lengyel munka és mindössze tíz hónapig tartott. (Magyarország, 1921 nov. 27.)

**Csatorna-terv Lengyel-Szilézia és Danzig között.** Alig került Felső-Sziléziának egy része a lengyetek birtokába, máris azon igyekeznek, hogy idegen országoktól független belvízi utat biztosítsanak számára a tengerhez. A tervezett csatorna Losnovicétől egy darabon, a Brynica-patak mentén haladva, átszelné Lublinic tartomány keleti részét. Herbynél Czestochova felé fordulna, egy darabon a Warta-völgyét követné, majd Radomsk, Pobianice, Lodz, Oozorkov, Kolo érintésével a

Gopo-tavon keresztülmenve, Thornnál torkollana a Visztulába.

A tervezett csatorna egyrészt Lengyelország legnagyobb gyárvárosát, Lodzot kötné össze Felső-Szilézia széntelepeivel, másrészt Németországtól független vízi utat létesítene Közép-Európa leghatalmasabb szénmedencéje és a svéd vasérczek között. (Neue Züricher Zeitung, 1921 dec. 5.)

**A Velence—Milanói csatorna megnyitása.** Az olaszok a Pót Turing hajózhatóvá kívánják tenni és az olasz alpesi tavakat ebbe a csatornahálózatba bekapcsolni. Ennek a nagy tervnek a megvalósításában első állomást jelentett a velence—milanói szakasznak február 2-án történt megnyitása. Ekkor használták ezt a csatornát első ízben nagyobb hajók. (Geogr. Zeitschr.)

**Izland népessége** a legújabb népszámlálás szerint 92.000 főnyi. Itehat nem is egészen 1-es sűrűség □ km.-kint. A lakosság nagyobbik része zárt településeken él, csak igen kevés jut elszigetelt tanyákra. A népesség 1/6-a, 15.000 ember Reykjavikban, a sziget fővárosában él. (La Géogr.)

**Vasutépítés Izlandon.** Már évekkel ezelőtt tervbe vették Izland szigetén egy Reykjaviktól Thorsjaaig terjedő vasut kiépítést, de a sziget gyér lakosságára való tekintettel a vasutépítés gazdasági kilátásai oly gyengék voltak, hogy a szakértőként megkérdezett Kunzemüller professzor kijelentette, hogy ilyen körülmények között egyetlen állam sem merné a vasut kiépítését vállalni. A terv abban maradt. Most azonban az „Izland“ dániai társaság, mely a sziget vízi erejének kihasználása céljából alakult, tervbe vette a Tingvalsee közelében levő Reykjaviktól mintegy 10 km.-re északra fekvő zuhatagoknak a kihasználását. Ehhez azonban szükséges egy erőművi állomás s egy gyár fölállítására; ezekkel kapcsolatban tervbe vették egy Reykjaviktól a vizéséig terjedő vasut kiépítését. (Weltwirtschaft).

**Automobilon a Szaharán át.** A francia kormány a legnagyobb erőlködéssel arra igyekszik, hogy a Szaharán át összeköttetést teremtsen nyugatafrikai és északafrikai birtokai közt. Először a repülőgépeket akarták hasznosítani, de e kísérletek a múlt évben súlyos katasztrófával végződtek. Most végre célhoz értek. Egy teherautóexpedíció az elmúlt nyáron indult el Algirből Tamanrassetbe,



Hogy útjában berendezze azokat az élelmiszer- és benzinszegélyhelyeket, melyek hiánya eddig megakadályozta a tervezett légi közlekedést. 23 teherautó 1000 tartány benzint, továbbá három dróttalan táviró állomást vitt. Miután elhagyták a civilizáció utolsó állomását 'O'uar gla'-t, Inifel, Ainsallah és Hoggaron át elérték egy hó múltán Tamarrassetet. Baleset nem történt, sőt visszatértükkor magukkal cipelték még azt a tízenegy teherautót, melyeket korábbi kísérletek alkalmával kénytelenek voltak a sivatagban elhagyni. Az a tény, hogy ez a kísérlet sikerült, igen nagy jelentőségű, mert megdőlt a hit, hogy a Szahara kerek járművek számára járhatatlan és nem lehetetlen, hogy a Szaharán a légi forgalmon kívül a teherforgalmat rendszeres gépkocsijáratok fogják lebonyolítani.

Milleker.

**Jegyzet a „falu” és „város” ellentétéről.**<sup>1</sup> A település módjai közül egy sincs olyan, mely maximális ellentétet jobban jelezne, mint a „falu” és „város” ellentete. Mi ezek jelentése, mi a „falu” és szemben vele a „város”? A hétköznapi gondolkodás a kettő között főképp nagyságkategóriát fedez föl, tehát *kvantitativ*e állítja fel a problémát. Ez köztudomás szerint téves. Orosháza nagysága mellett falu, Iglo kicsinsége dacára város. Így tehát *kvitatív* különbségeket kell nyomonznunk. Van oly újabb, igen termékenynek ígérkező felfogás, mely a kvalitatív eltérés kiindulását a következőkben találja:

Az, amit falunak kell neveznünk, a *maga* területén megtalálja létfeltételeinek *csaknem* teljességét. A földművelő falu lakossága 75—85%-ban földművelő, ipara is van, amely (bognár, kovács stb.) a földműveléshez kell, de a lakosság zömének foglalkozása nem szolgál a falun kívüli terület lakosságának. Az ily társadalmi egységet, mely létcéljában *önmaga* felé fordul, öncélú, azaz *autotélikus termelés* jellemzi.<sup>2</sup>

A bányafalu, a szénégető-telep, melynek termelése tehát nem a maga területének szól, idegen célú, azaz *heterotélikus telep*, a más közösségek

számára való termelés jellemzi. Idővel az ily telep, kicsinsége dacára bizonyos városias jelleget ölt, a foglalkozás specialitása (pl. jó agyagos helyen, az agyagedény-ipar túlnyomósága) folytán nem a földművelő-jellem, hanem az üzleti szellem lép fel s válik túlnyomóvá.

A városban ez még inkább kidomborodik, a város *kontrertipus a faluval szemben*. Így szól a teoria.

Kérdés az, hogy minő értéke van e szembeállításnak, azaz a kontrertipus kielégítő-e „falu” és „város” elválasztásánál? Úgy véljük, igen értékes e szembeállítás, de csak annyiban, hogy a kvantitásból (a lakosság számából) való kiindulás igen egészséges és termékeny *kritikáját* tartalmazza. Ezt a lépést a településföldrajzban okvetlenül meg kell tennünk. Le kell szoknunk arról, hogy nagyság teszi a város fogalmát. Nézetünk szerint azonban tovább is kell mennünk, mert míg a mezőgazda falunak aránylag jó és rövid meghatározása az, hogy az *relative autotélikus egység*, öncélú termelés a lényege, addig a város fogalmának csak hiányos jelzése, ha azt *heterotélikus telepnek* mondjuk. Mert láttuk, vannak *heterotélikus falvak* is, melyek még távolról sem városok és nem is városiasak. Úgy véljük, ama továbbmenés problémánkban nemcsak abban van, hogy elmélyedünk a *területből* folyó következményekbe, azaz település földrajzilag *intenzivebben* iparkodunk megragadni a problémát, hanem abban is, hogy *sokoldalúban* (többoldalúan) látjuk meg problémánkat.

Tudnunk kell, hogy itt a kultúr-földrajzból *átlépünk* a szociológiába, ennek — közelebbről — ama részébe, melynek *társadalmi morfológia* a neve. A falu, úgy mint a város, *relative önálló társadalmi egység, szocio-morfológiai alakulat*. Meg kell tehát vizsgálnunk a falusi és a városi élet *minden* megnyilvánulását, a gazdasági élet mellett a lakosság szellemi életét (városnál „urbanitás”), társadalmi kapcsolatait stb. E téren a város heterotélikus telep-jellege igen alkalmas kiindulópont, de nem végpont; mert az a tény mindinkább szemünk elé domborodik, hogy a legújabb fejlődés a telepeknek *általában* heterotéliája felé vezet.

Dékány J.

<sup>1</sup> E néhány megjegyzést tisztán egy újabb terminológia céljából közöljük.

<sup>2</sup> Az „autarchiás” egységet nagyobb területek, országnak szokták tulajdonítani. A fenti kifejezés általánosabb (telos = cél).