

AZ INTERKONTINENTÁLIS ÚT

ISMERETES, hogy a nagy római birodalom létének alapfeltétele volt az az úthálózat, mely az akkor ismert világ minden részéből az Örök városba vezetett. A középkor a latin-római kultúra pusztulásával az utak és a közlekedés megszűnését jelentette. Az új kor kezdetét, a nemzetek egymásközi érintkezésének megindulását a víziutakon kifejlődő forgalom nyitja meg. A XIX. század jellemző közlekedési eszköze a vasút. Csak néhány esztendeje kezd a közút a forgalomban ismét jelentősebb szerepet játszani, de fontosságát, s nagybeteg világgazdaságot talpraállító erejét még kevesen ismerik fel.

Sir Stenson Cooke egyike ezen „vates“-eknek, kik a közútban látják a jövőndőt; az ő gondolata a világválság és munkanélküliség enyhítésére nagy építkezéseket indítani meg, utat építeni Londontól—Kalkuttáig, illetve Cape-Town-ig. Utat építeni, melyen megindulhat az élet, a forgalom egy városból a szomszédos városokba, egy országból a határos országokba és kontinenseken végig, egyik kontinensről a másik kontinensre. Első pillanatra talán merésznek tűnik fel és újszerűnek ez az eszme: Interkontinentális út és mégis évezredek óta reméli, várja már az emberiség ettől az idegenbe, az ismeretlenbe vezető úttól boldogulását.

Már a hellén kultúra idején a mesés Kelet, a csodás India felé keresnek utat, a közlekedés és hatalmi kapcsolatok megteremtésében látják a jobb jövőndő biztosítását. Az első európai, aki a Kelet és Dél felé vezető út gondolatát megvalósítja, a hatalmas makedón uralkodó, Nagy Sándor. Érdekes, hogy a világhatalmi törekvések első kimagasló, történelmien nagy alakja ugyanazon az útvonalon vezeti seregeit, mely ma is az interkontinentális közlekedés, a világ nagy országútjának iránya; Nagy Sándor céljai is azonosak a maiakkal, szárazföldön kívánja elérni Indiát és Egyiptomot, a kultúra és a jólét kincsesházait.

A fiatal király korai halálával a történelmi fejlődés más irányt vesz, a három kontinens szárazföldi kapcsolatának, a kontinenseket átszövő útnak gondolata elenyészik. Több évszázados pihenés után ez az út viszi az első angol vezérnek, oroszlánszívú Richárd királynak kereszties hadait a Szentföld felé, majd ugyanennek az útnak nyomai mutatnak irányt a török birodalom világot hódító seregeinek Európába. Nagy Sándor útja a Marica—Morava—Duna-völgyének hozzákapcsolásával hosszabbodik, de megtörik a janicsárok hatalma is és a kontinenseken keresztüli közlekedés lehetőségéről újból megfeledkeznek.

A XIX. század új hatalmi jelensége,-a Vasút ébreszti fel a kontinensek kapcsolatának lehetőségét, az interkontinentális szárazföldi közlekedés elé tornyosuló akadályokat teljesen legyőzni azonban ez a hata-

lom sem tudja. Megteremti ugyan a folytonos egybefüggő közlekedési vonalat a Rajna torkolatától a Nílus első kataraktusáig, de az India felé vezető út megvalósítása mégis csak terv marad, mert közbejön a világháború. Mire az öldöklés és pusztulás megáll s ismét hajnalodul kezd, beáll a békés fejlődés lehetősége: az a szervező, építő nagyhatalom, mely még néhány évvel ezelőtt fiatalnak és erősnek hitte magát, belátja, hogy megöregedett — a Vasút lemond az indiai vonal kiépítésének reményéről.

A küzdelem a közlekedésért, az interkontinentális kapcsolat szárazföldi megteremtéséért nem szűnik meg még sem, új erő, új hatalom támadt a gépjárművekben, melyek a közúti kapcsolat eszméjének szolgálatába állnak. A sivatagot röviddel a háború befejezése után már fürge gépkocsik és hatalmas autóbuszok szelik át, a kilencszázas évek kezdetén a sínek céljaul állított és több Nagyhatalom által áhított mesés Bagdadot könnyűszerrel éri el a huszadik század közlekedési küzdelmeinek diadalmas hőse, az automobil. Városokat és országokat hódító harcában a gépjármű a közutak kiépítésére kényszeríti a nemzeteket. Az országokon átvonuló utak kiépülése, az egyes kiépített útszakaszok egymásután kapcsolódása, világrészeken keresztülvezető útláncolat jelzi a haladás egymásra következő szakaszait.

Az interkontinentális út megteremtésén fáradozó hatalmak, a makedón, majd a török birodalom, a Vasút távolfekvő végpontokat kötnek össze a közbenső kis egységek érdekeire nem gondolva, sőt néha éppen ezek ellenére és ezek elnyomásával mindig az egészt, a nagyközösséget szolgáló átfogó mű megalkotását tartják céljuknak, ez a magyarázata sikereik múlandóságának. A gépjármű a kis egységeket kapcsolja össze, szomszédos községek között teremtvé összeköttetést, közelfekvő városokba építve ki az utat, a részletből halad az egész felé és sok kis érdeket szolgálva, szolgálja a nagyot, az összesség érdekét, ezért remélhetjük hosszabb időre szóló tartós diadalát.

Midőn öt évvel ezelőtt első ízben jelentkezett az angol automobil szövetség (The Automobile Association) londoni irodájában két fiatalember, kik saját kocsijukon jöttek fel Lídiából, a szövetség főtitkára, Sir Stenson Cooke képzeletében éppen ez a gondolat merült fel: Indiától—Londonig minden városnak és minden országnak érdekében áll a saját közlekedésének lebonyolítására a szomszéd városig, illetve országig kiépíteni közútját s így a helyi érdekek összessége nagy átfogó világerdekké válik. Tisztában volt egyúttal azzal is, hogy a helyi kívánságok a közlekedés természete szerint nagymértékben változók, látta az úton közlekedők elé sorakozó akadályok tömegét és ezért midőn az Alliance Internationale de Tpurisme elé állt hatalmas tervével, az interkontinentális út megvalósításának kívánságával, azt jelölte ki feladatul, hogy szabad, zavartalan közlekedést kell biztosítani a közúti járművek számára: Londontól—Kalkuttáig, illetve Cape-Town-ig meg kell teremteni a felmerülő nehézségek ellenére is az átmenő közúti forgalmat. A közúti közlekedést gátló körülmények igen különböző jellegűek és sokfélék: politikai, diplomáciai, katonai, gazdasági és műszaki természetű akadályok fordulnak elő. Különösen az első négy legyőzése volt rendkívül nehéz. A határátlépési, közúti közlekedési

engedélyek beszerzésének és a vámkezelési eljárásoknak megkönnyítése óriási munkát és fáradságot jelentett. Az A. I. T.-nek tehát azon kellett kezdeni munkásságát, hogy tagjainak oly igazolványokat bocsásson rendelkezésére, melyeket az útvonalon fekvő országok hatóságai elfogadnak.

Sikerült a közlekedés szabadságát három igazolvány használatával biztosítani, ezek: 1. a vámkezelési füzet (Camet de passage en douanes), 2. a nemzetközi vezető igazolvány, 3. a nemzetközi járműközlekedési engedély. Ezenkívül minden utas számára természetesen útlel is szükséges, habár az egyes országokban még fennálló látta-moztatási (visum) kényszer megszüntetése a közeljövőben remélhető. Az interkontinentális út egyes szakaszai katonai övezeteken haladnak át, melyek nemrég idegen járművek számára tilos területet jelöltek— az A. I. T. elérte, hogy az átvonuló forgalom számára ezek a vidékek felszabadultak.

A gazdasági természetű akadályok elhárítására a Népszövetségnél tárgyalásokat kezdtek; azon fáradoznak, hogy a tőkeszegény közép-európai és keleti országok nemzetközi útépitési kölcsönhöz jussanak. A nemzetközi munkaügyi hivatal az elmúlt év decemberére már be is kérte az egyes államok által kiépítendő nemzetközi összekötő utak terveit és költségvetését, hogy ezek alapján a nyújtandó kölcsön nagyságát megállapíthassák.

Az A. I. T. 1930. évi Istanbulban tartott közgyűlésén már az interkontinentális út európai vonalának terveivel foglalkoztak; abban állapodtak meg, hogy a vonal a nagy európai ezpresszvonatok irányát fogja követni, vagyis a Rajna-, Majna-, Duna-, Morava-, Marica-völgy—Márvány-tenger vonalát fogadják el. 1931-ben a közgyűlés Bécsben tanácskozik, mely alkalommal a nyugati szakasz vonalvezetését állapítja meg. Következő városokat érint az út: London—Rochester—Canterbury—Dover—Calais—Dünkirchen—Ostende—Brüsszel —Lüt-tich—Aachen—Köln—Frankfurt—Nürnberg—Regensburg— Passau—Linz—Wien—Győr—Budapest: Budapesttől kezdve kétféle vonal képezi tanulmányozás tárgyát: 1. a jugoszláv—bolgár—török-vonal mely Szeged—Belgrad—Nis—Szófia—Drinápolyon át Istanbulba vezet és 2. a román vonal, mely Szolnok—Berettyóújfalu—Nagyvárad—Brassó—Bukarest—Constanza érintésével jut a Fekete-tengerhez.

Az 1932. évi kopenhágai közgyűlésen az A. I. T. az interkontinentális út London—Istanbul közötti szakaszát véglegesen megállapította. Kilenc állam területén vonul keresztül a közúti közlekedés főútjára, mely 3117 km. hosszú; az egyes államok útszakaszai a következők:

| | |
|---------------------------------|-------------------------|
| Anglia | 117 km |
| Tengeri út (Dover-Calais) | 35 „ |
| Franciaország | 53 „ |
| Belgium | 307 „ |
| Németország | 714 „ |
| Ausztria | 326 „ |
| Magyarország | 392 „ |
| Jugoszlávia | 551 „ |
| Bulgária | 362 „ |
| Törökország | 260 „ |
| Európa..... | 3.117 kilométer. |

lépje túl a 6%-ot. A különböző lejtésű útszakaszok csatlakozása úgy épüljön ki, hogy a fékút-távolságra a láthatóság biztosítható.

3. Keresztszelvény. Az út szélessége a forgalmi sűrűséghez alkalmazkodik, de minimálisan 6 méter burkolat-szélesség kívánatos. A padkák mérete legalább 1 méter legyen. Keresztirányú esés 2—3%-nál nagyobb ne legyen. Kanyarokban, melyeket az egyenesből átmeneti íveken érünk el, egyirányú keresztezés alkalmazandó.

4. Az út burkolata lehetőleg állandó jellegű legyen, kövezet, beton, vagy aszfalt; ahol ezen nehezebb építési rendszerek a forgalmi terhelés által nem indokoltak, legalább felületi kezelés biztosítsa az utak pormentességét.

5. Hidak és műtárgyak, melyek az interkontinentális út vonulatába esnek, állandó jellegűek legyenek és kőből, betonból, vagy vasból épüljenek.

6. Kilométerkövek, kerékvetők és kerítések csupán a padka külső szélén helyezhetők el.

7. Útépitési anyagok és gépek, szerszámok számára a padkákön kívül rakterületek létesítendők.

8. Forgalmi jelzések, iránytáblák, távolságmutatók felállítása az út mentén elengedhetetlenül szükséges.

A felsorolt irányelvek már magukban is óriási munkát jelentenek és sok pénzbe és időbe kerül megvalósításuk. Az A. I. T. tisztában van azzal, hogy fenti kívánalmakat még a középeurópai államok is csak nehezen teljesíthetik, de reméli, hogy belátható időn belül mindent meg lehet valósítani.

Az ázsiai és afrikai útvonalak kérdésével az A. I. T. kairói közgyűlésén a folyó év februárjában foglalkoztak. A felmerült kívánságok közül megemlítendő, hogy az érdekelt államokat a meglévő utak portalanítására kérték fel és megelégedtek a még ki nem épített útszakaszok három méter szélességben és kiterőkkal való megépítésével. A forgalom nagyobb mértékű fejlődése magától kívánatosra fogja tenni azt, hogy a későbbi jövőben Ázsiában és Afrikában is az európai irányelveknek megfelelő utak építését szorgalmazzák.

Az interkontinentális út európai szakaszának mai állapotát vizsgálva, azt találjuk, hogy Londontól—Passauig a felsorolt követelményeknek minden tekintetben eleget tettek az érdekelt államok. Mindenütt 6 méter és annál szélesebb állandó pormentes burkolatot találunk az úton, a veszélyes és meredek szakaszokat kiküszöbölték, sok helyütt a városokat és községeket elkerülő útrövidítéseket építettek. Ausztriában azonban már a német határtól kezdve Linz határáig, továbbá Melk környékén és Fischamendttől a magyar határig még a régi ú. n. vízzel hengerelt makadám útburkolattal találkozunk, mely mint ismeretes, egyáltalán nem mondható pormentesnek. Az osztrák kormány a felsorolt szakaszok átépítését tervbe vette, két helyütt már folyik is az építkezés, s így minden valószínűség szerint az interkontinentális út osztrák szakasza is elkészül 1934-ig.

A nemzetközi út magyar szakasza két részre oszlik: a Horvátjársfalu—Győr—Budapest-i és a Budapest—Kecskemét—Szeged-i útrészre. Mindkét útvonal átépítését tervbe vette a m. kir. kereskedelem-

ügyi minisztérium 1928. évi hároméves programjában és az osztrák határ és Budapest közötti szakasz megépítését meg is valósította, azonban a főváros és Szeged közti út munkálatai annak ellenére, hogy kötött szerződések állottak fenn, a közben beállott súlyos gazdasági válság miatt nem indulhattak meg, s csak az új kormány erélyének köszönhető, hogy ez év májusában ezen az útvonalon még is megindult az építő tevékenység.

Az elsőnek említett útvonal, az ú. n. bécsi út megépítése rendkívüli gazdasági előnyöket jelentett hazánknak és elkészülte az idegenforgalom terén korszakalkotó jelentőséggel bír. Míg a világ minden államában az utóbbi években az idegenforgalom visszafejlődést mutat, Magyarországon stagnál, addig a Horvátjárfalunál belépő idegen gépjárművek száma rohamosan növekszik. Mindenki, aki nyitott szemekkel jár ma Budapest utcáin, megügyelheti, hogy a külföldi gépkocsik igen magas arány számmal vesznek részt a főváros közúti forgalmában.

A bécsi útról elmondottak bizonyítják azt, hogy mennyire helytelen és indokolatlan egyeseknek az a beállítása, hogy Magyarországon luxusutak épültek az elmúlt években. Mindenütt a legnagyobb hozzáértéssel és alaposággal alkalmazták a forgalmi igényeknek legmegfelelőbb útburkolatot. A városok és községek nehézforgalmú átkelési szakaszait kőkockával és keramittal építették ki, a külső szakaszokon, melyeken szintén nagy terhelés lép fel, a kizárólagosan hazai anyagokból készülő kitűnő betonburkolatot használták, a kisebb forgalmú szakaszokon az olcsóbb aszfaltburkolatokkal találkozunk s végül az alárendeltebb forgalmi jelentőségű útrészeket felületi kezeléssel portalanították.

Különös, hogy az a teljes siker, amely a bécsi út kiépítését követte országszerte, nem talált visszhangra. Midőn tavaly a költségvetési vita kapcsán a képviselőházban gróf Klebelsberg Kunó, a felsőházban József királyi herceg síkra szállottak az interkontinentális út magyar szakaszának további kiépítése, a szegedi út megalkotása érdekében, nem találtak arra az osztatlan megértésre, melyre joggal számíthattak volna a nagyközönség részéről, — annál öröndetesebb, hogy az új kormánynak mégis sikerült az idén tavasszal a szegedi út építési munkálatait megindíttatni és ezzel végleg biztosítottuk Magyarország számára azt a rendkívüli előnyt, hogy az interkontinentális út hazánkon áthalad, sőt Budapest mint legszélső keleti elosztó állomás jelentős szerephez jut a nemzetközi forgalomban.

A most épülő szegedi út talán egyetlen kivétellel minden tekintetben kielégíti azokat a műszaki természetű kívánságokat, melyeket mint interkontinentális úthoz hozzá fűzhetünk. Vonalvezetését tekintve mintaszerű, Soroksár és Alsónémedi, továbbá Alsónémedi és Felsőbabád közt több kilométer hosszú egyenes szakasszal pótolja a régi kanyargós utat. Sári, Felső- és Alsódabas és Gyón községek mellett vezet el az új út, miáltal a hosszú átkelési szakasz veszélyei megszűnnek. Az út burkolata keramitból, aszfaltból, illetve betonból készül, különösen ez utóbbinak nagyarányú alkalmazása fogja jellemezni, amennyiben Alsónémeditől Kecskemétig több mint 60 kilométer hosszúságban betonból épül az útfelület. Az építkezés idő-

tartama előre láthatólag két esztendőre nyúlik. Az út költségei közel hét és fél millió pengőre tehetők, mely összeget hat éven keresztül tizenkét egyenlő félévi részletben törlesztendő kötelezőjegyek ellenében a vállalkozók hitelezik az államnak. Magyarország a szegedi út megalkotásával tanujelét adja annak, hogy az interkontinentális út megteremtésében igen nagy áldozatok árán is teljes mértékben kiveszi a maga részét s evvel joggal számíthat az érdekelt nemzetek elismerésére.

Az interkontinentális út teljes egészében ma még sok tekintetben csak tervezet, holnap talán már valóság. Jelentősége minden tekintetben igen nagy: a szomszédos nemzeteket közelebb hozza egymáshoz, munkaalkalmat teremt és óriási területeket nyit meg Európa ember- és árufeleslege számára. Kilenc nap alatt jutni Indiába, három hét alatt Délafrikába kényelmes nagy autóbuszokon, vagy valamivel hosszabb idő alatt saját kocsinkon, ez olyan perspektíva a jövőre, mely napjaink reménytelenségében meszeszerűen hangzik. Az interkontinentális út megalkotása magában rejti annak lehetőségét, hogy ezáltal az ipar, a közlekedés és a kereskedelem ismét feléledjen, hogy alkossunk valami olyant, mely a ma sok súlyos problémáját megoldja és mindenek előtt a béke szolgálatában áll. Az út szociális jelentősége éppen a munkanélküliség enyhítésében és a kivándorlás lehetőségének megteremtésében áll, — a szegényebb osztályok számára is megnyit oly települési lehetőségeket, melyek az európai éghajlathoz hasonló, vagy közel hasonló viszonyok mellett millióknak nyújthatnak boldogulást. Az interkontinentális út mentén kifejlődő forgalom nemzetek és osztályok között szüntethet meg ellentéteket, az út gondolatának megvalósítása a maga óriási méreteiben alkalmas egy vilákgatsztrófa elhárítására.

ELISCHER PÁL