

A VASÚTI HÁLÓZAT FEJLŐDÉSE A KISANTANT ÁLLAMOKBAN

A GŐZGÉP, A ROBBANÓ MÓTOR feltalálása és használatba vétele nemcsak az ipart és vele a gazdasági életet forradalmasította, hanem a hadviselést is átalakította. Kiváltképpen a katonai közlekedés terén. Az 1870/71. évi francia-porosz és az 1904/5. évi orosz-japán háborúban már erősen kidomborodott a vasutak fontossága; a világháborúban, a gépkocsi tömegszállítással együtt, a vasutak sorsdöntő tényezővé nőtték ki magukat.

Minden számottevő állam e világon, de főleg Európában, a világháború tanulságai alapján a közlekedésnek nemcsak gazdasági, hanem honvédelmi szempontokból való fejlesztésére is súlyt helyez. Néhol fokozatosan lassúbb ütemben, néhol hirtelen megindulva óriási mértékben, mint pld. Németországban. Végül találunk olyan államokat — és itt elsősorban szomszédaink egyikére-másikára gondolok —, hol folyamatosan és igen erős ütemben folyik a nemzetvédelem által szükségesnek tartott közlekedési fejlesztés, akár kívánja a gazdasági élet, akár nem.

Mert a gazdasági életnek is alapja a honvédelem. A legszerveesebben felépített nemzetgazdaság is pillanatok alatt összeomlik, ha a hadvezetés a háborút elvesztette.

Egy ország gazdasági életének minden fejezete nyitott könyv a hozzáértők előtt. Az ország gazdasági ereje áttekinthető, erőfeszítési lehetőségei lemérhetők a honvédelmi kérdésekkel foglalkozók részéről is. Elhibázott dolog tehát egyrészt oly honvédelmi követelményekkel fellépni, amelyek nem számolnak az ország gazdasági teherbírásával. Másrészt azonban a honvédelmi szempontokból kért és feltétlennek minősített közlekedési fejlesztések elodázása vagy akadályozása vétek a nemzetgazdasággal, az egész országgal, a nemzettel szemben.

Teljes egészében magukévá tették ezt az elvet a kisantant államok vezetői. És az elért eredmény sok vonatkozásban lenyűgöző, mert a tervszerű, pénzügyileg megalapozott, az összes érintett állami szervek közreműködésével végrehajtott fejlesztések után a háborúelőtti szemlélő alig ismerhet reá a kisantant államok közlekedésére.

Hogy ezt a változott képet magunk elé idézhessük, felvázoljuk a korábbi közlekedési helyzetet is, mely a jelenlegi közlekedési viszonyok alapjául szolgált. Ez pedig nem más, mint a világháború befejezésének közlekedési helyzetképe.

CSEHSZLOVÁKIA állami önállóságát 1918-ban nyerte el. Területe Csehország, Morvaország és Szilézia osztrák tartományokból, valamint a történelmi Magyarország északkeleti és északnyugati részeiből alakult ki.

Az állami területnek ily kialakulása a vasúti helyzetre is rányomta bélyegét. Az új állam vasúthálózata nagyjában két részből állott, melyek között a harántvonalat a Kis- és Fehér-Kárpátok vonulata alkotta. A két rész között az összeköttetést északon a volt Kassa-Oderberg-i vasútvonal, délen a volt Pozsony-Lundenburg-i vonal szolgálta, míg a középben csak egy másodrangú, a Vlára-szoroson átvezető vonallal volt összekötve.

A Magyarországtól elszakított terület vasúti hálózata Magyarország területi alakjának és Budapest központosító hatásának megfelelőleg nagyjában egy Budapestről kiinduló és az ország határai felé haladó sugárrendszer képét adta, melynek harántösszeköttetéseit ritka és csekélyebb teljesítőképességű vonalak szolgálták.

Az Északkeleti Felvidék vasúthálózatát nagyteljesítményű vonalak északnyugat-délnyugat irányban a folyók völgyében jellemezték és egy harántvonal kelet-nyugati irányban. A Latorca, Ung, Laborca völgyeiben egy-egy nagyteljesítményű vasútvonal vezetett Galiciába, melyek közül a Sátoraljaújhely—Mezőlaborc-i vonal kettősvágányú volt. (Przemysl, Lemberg felé vezető hadászati vasútvonal.) Haránt irányban csak egy összefüggő elsőrendű vonal volt és pedig a Sátoraljaújhely, Csap, Királyháza, Mármarosziget-i vonal.

Az Északnyugati Felvidék vasúthálózata már valamivel kedvezőbb volt az új állam területi alakjához viszonyítva, mint az előbb ismertetett részé.

A teljesítőképes vasútvonalak az északkeleti Felvidéken általában kelet-nyugati irányban haladtak (a volt Kassa, Oderberg-i vonal, a Miskolc, Bánréve, Füleek, Zólyom, Ruttka, Zsolna-i vonal, valamint a Budapest, Vác, Érsekújvár, Pozsony-i vonal).

Az ÉK-i és ÉNy-i Felvidék hálózata között az elszakított területen csak a másodrangú Legenye—Mihályi, Barca-i vonal szolgálta az összeköttetést.

A történelmi cseh tartomány vasúti hálózata kívánni valót nem hagyott hátra. Prága központ körül igen fejlett nagy teljesítőképességű vasúti rendszer állott rendelkezésre.

Morvaország fő ütőerét a Wien—Oderberg-i kettősvágányú vonal képezte.

A Szilézia-i vasútvonalak a tartomány kicsisége és excentrikus fekvése következtében szerepet nem játszottak.

Nagy vonásokban ez volt a vasúti helyzet a csehszlovák állam megalakulásakor.

Az állam alakja olyan, hogy míg a Ny.-K. irányban a távolság a határtól a határig kb. 950 km., addig É.-D. irányban csak kb. 400 km.

Az ország fővárosa, szellemi és gazdasági súlypontja, valamint a cseh lakosság zöme az ország Ny. részében van, így az ország ideális vasúthálózati súlyának K.-Ny. irányú harántvonalakon kellene nyu-

godnia, mely harántvonalakat É.-D. irányú összekötő vonalak egészítenék ki.

A cseh vezetőség fentieket felismerte és ezért az 1920. évi március hóban kelt 235. számú törvény egy nagyszabású vasútépítési és fejlesztési terv alapját adta meg. E terv keretén belül legfeljebb a sürgősségi sorrendben eszközöltek — elsősorban a változó katonapolitikai helyzetnek megfelelően — változtatásokat, de a tervbe vett fejlesztések a cseh államvezetést jellemző szívóssággal részben már végrehajtottak, részben végrehajtás alatt állanak.

Az állam haderejének és közigazgatásának megszilárdulásához mérten a végrehajtott vasútfejlesztésekben két ütem állapítható meg.

Az első ütem időtartama 1918 végétől 1925 végéig tehető és a közlekedési hálózat rendszeres kiépítését célozta általában a Nyitra vonaláig. Ez idő alatt az elszakított magyar Felvidéknek Csehországhoz való szorosabb kapcsolata érdekében főleg a Kis- és Fehér-Kárpátok-on átvezető közlekedési vonalakat állították helyre, illetve sűrítették új vasútépítésekkel.

A második ütem alatt, mely 1926. évtől napjainkig terjed, a vasútvonalak helyreállítását, megerősítését és új vasutak építését a Nyitrától K.-re fekvő területre tolták ki s ezzel az északnyugati és északkeleti Felvidéket szorosabb kapcsolatba hozták az új államot vezető és irányító történelmi Csehországgal.

E munkálatokból — csak a lényegeseknek szentelve figyelmet — említésreméltók a Vágújhely—Veseli n. Mór., Vsetin—Brumov, Korpona — Zólyom, Bánóc — Vaján, Nyitrabánya—Felsőstubnya, Vereskő—Margitfalva, Horni Lidec—Pucho újonnan épült vasútvonalak, a C. Trebova—Prerov, Brünn—Pozsony, Garamberzence—Zolyóm és Zdice—Pilsen vonalak kettősvágányúsítása. E munkálatokkal párhuzamosan haladt számos gyenge vonal megerősítése (elsőrangúsítások), forgalmasabb állomások kibővítése és a vasúti gördülőanyag (mozdonyok, vasúti kocsik) felfrissítése és ezzel korszerűsítése.

Fenti munkálatok nagyságát misem jellemzi jobban, minthogy a világháború befejezése óta 320 km új vonalat építettek, túlnyomórészt hegyvidéken, közlekedésileg eddig elzárt, lakatlan vidéken, rendkívül nehéz terepviszonyok mellett.

Érdemes ezekből a Handlova—Felsőstubnya-i vonalat kiragadni, melynek 28%-a vezet alagútban és felépítményének 30%-a fekszik mőtárgyakon.

A kettősvágányúsított vonalak összege pedig elérte az 500 km-t és új vasúti felépítménnyel (kavicságy, talpfa, sínanyag) ellátta majdnem minden vonalát, úgyhogy vonalainak 90%-a ma már elsőrendű.

Az újonnan beállított mozdonyok rendkívül erősek. Teherkocsijaiknak már csak töredéke az emberi fékező erőt igénylő és csak korlátolt sebességet lehetővé tevő kézfék berendezésű; ehelyett a mechanikus légfékes berendezéseket szerelték fel kocsijaikra, melyek az óránkénti 75 km-es sebességet is lehetővé teszik.

Az eddig felsorolt eredmények — melyekből egyedül a vasútépítések egy milliárd Kc összeget emésztettek fel — nem hatottak

mérsékeltül a folyamatos vasútfejlesztésekre, hanem ellenkezőleg, fokozottabb ütemben dolgoznak a jelenben, mint tették azt a vasútfejlesztés terén minden elismerést megérdemlő múltban. Jelenleg 140 km új vasútvonalat építenek és kb. 450 km egyvágányú vonal kettősvágányúsításán dolgoznak. Az eddig ismeretes tervek szerint pedig tervezésileg kész és a közeli jövőben megkezdik további 300 km új vonal építését és kb. ugyanily hosszú vonalszakaszok kettősvágányúsítását.

Rendkívüli eredmények ezek, s a fejlesztést pénzügyi nehézségeik dacára sem fékezik. Sőt, minél súlyosabb a külpolitikai helyzetük, annál erősebb ütemű a vasútfejlesztésük.

ROMÁNIA jelenlegi vasúti helyzete két tényező egymásra hatásából alakult ki.

Az egyik az összeomlás után megalakult Nagy-Románia vasúti helyzete, a másik az azóta bekövetkezett, a vasút minden ágazatára kiterjedő fejlesztés.

Az összeomlás utáni vasúti helyzetet az a széttagoztság jellemezte, mely négy állam, különböző célokat szolgáló, eltérő vezetésű és berendezésű vasúti helyzetének volt természetes következménye.

Erdély és a Bánát vasúti hálózatát a földrajzi, gazdasági és vasútpolitikai szempontok általában kelet-nyugati irányba kényszerítették.

Órománia hálózatát gazdasági közlekedési vonala, a Duna befolyásolta. Ennek megfelelően szembe-tűnő az észak-déli, azaz a Dunához vezető vonalvezetés.

A beszarábiai vonalak tisztán hadászati céllal épültek és az orosz felvonulási szállítmányok kelet-nyugati irányának széles nyomtávú vonalai voltak.

Bukovina hálózata viszont tisztán helyi gazdasági érdekeket szolgált és csak a földrajzi viszonyok befolyásolták. Egy észak-déli fővonal és a számos — nagyrészen további összeköttetések híján lévő — kelet-nyugati vonalak alkották e tartomány hálózatát.

E részek más-más vasútigazgatásból származván, egymásnak nagyrészt idegen előírások, különböző nyelvű és műveltségű alkalmazottak s eltérő vasúti anyag felhasználása mellett működtek. A világháború pedig mindnégyet megviselte. Erdély egy részét és a Bánát-ot a karbantartó és utánpótló eszközök hiánya s a fokozott igénybevétel, a többit pedig még ezen felül a legsúlyosabb, a harc közvetlen pusztítása.

Ez volt Nagy-Románia vasúti helyzete 1918 őszén.

E súlyos helyzet kényszerű felismerése után a román vasútpolitikát a következő célkitűzések vezették: a különböző államokból származó és ezen belül különböző közlekedési vállalatok vezetése alatt álló vasútvonalak legfelsőbb irányításának, vezetésének, kezelésének élő és holt anyagának központosítása és egységesítése; a vasútforgalom megindítása és fenntartásának biztosítása céljából a háború okozta pusztítások (rombolások stb.) helyreállítása és az anyagvesztések pótlása (anyagzsákmányolások útján s pl. a MÁV kifosztása Budapest megszállása alatt); a megnagyobbodott és új politikai, katonai, valamint gazdasági célkitűzésekkel rendelkező állam céljainak

megfelelő vasúthálózat, vasúti berendezések és gördülőanyag létesítése, továbbá kellő számú vasúti személyzet kiképzése és ezzel kapcsolatban az új vonalakkal átvett, de román szempontból megbízhatatlan alkalmazottak kicserélése.

Az új Románia vasútpolitikájának egyik legégetőbb kérdése volt az állam területén lévő összes vasútvonalak egy kézben való összefogása. Központi vezetőségül önként kínálkozott erre a C. F. R. Igazgatósága.

Az újonnan szerzett területeken lévő és az állami tulajdont alkotó vonalhálózat bevonása pénzügyi és jogi vonatkozásban nem, csupán a személyzetet illetően okozott nehézségeket. Az eddig igazgatott és újonnan vezetendő vonalak hossza úgy aránylott egymáshoz, mint 1:3-hoz, — Erdély vonalai egyedül 20%-kal haladták meg a Regát vonalainak hosszát és teljesítőképességük, valamint technikai fölényük szintén ide helyezte az új állam vasúti súlyát.

A súly helyzete és tulajdonságai, szembeállítva a helyzetileg távol fekvő és eltérő felfogású vezetéssel, sok nehézség kútforrása lett. Hiszen még 1927-ben is előfordult, hogy az erdélyi üzletvezetőségek vonakodtak az igazgatóság intézkedéseinek érvényt szerezni és nem egy alkalommal megakadályozták a vasúti kocsiknak Regátba irányítását, félve, hogy azok csak nagysokára és igen-igen megviselten fognak visszaérkezni.

A háború okozta pusztítások helyreállítása és a legsürgősebb anyagvesztességek pótlása Romániának a németek által történt kiürítésével vette kezdetét. Felgyújtott vasútállomások, fűtőházak, javító-műhelyek, felrobbantott üzemi berendezések és hidak, tönkretett gördülőanyag, kisiklasztásokkal és összeütközésekkel járhatatlanná tett pályatestek — így festett Beszarábia és Románia vasúti helyzete.

A még kielégítőnek nevezhető helyzet Erdélyben és Bukovinában, úgy a vonalakat, mint a gördülőanyagot, de főleg a személyzetet illetően, volt az új Románia vasútgazdálkodásának alapja. Az itt talált anyag nélkül csak hónapok múltán indulhatott volna meg Órománia vasúti forgalma.

A helyreállítások végrehajtása — bár sokszor szakértelem nélkül és korrump eszközökkel történt — végeredményben nagy teljesítménynek mondható és a vonalakat szükségforgalomra képessé tette.

A gördülőanyag beszerzését pedig Magyarország egy részének megszállásakor zsákmányolás útján, másrészt más államokban történt megrendelések által eszközölték. A gördülőanyag mennyisége azonban távolról sem érte el a szükségletet és a szakértelem nélküli javítások csak még rontottak a helyzeten.

Ez időszakot (1918—1921) a sürgős és gyors munkák, valamint kiegészítések kísérője, a rendszertelenség és a lelkesedés fűtötte túlsokra hajlamos, ki nem forrott tervezetés jellemezte,

A szükségszerűen helyreállított román vasúti forgalomnak megjavítására és továbbfejlesztésére irányuló vasútpolitika alapjai az 1921. évig vezethetők vissza, mikor is a kormány egy tervezetet dolgozott ki ezzel a programmal: új vasúti vonalak építése, kettősvágányú vonalak kiépítése, széles nyomtávú vonalak szabványosítása, szükség-

télén vonalak felszedése; állomások és egyéb üzemi berendezések kibővítése, rendbehozatala; vonalak javítása és elsőrangúsítása (kavicsolás, talpfa- és sínkicserélés); vasúti hidak újjáépítése és rendbehozatala; gördülőanyag kiegészítése és rendbehozatala; javítóműhelyek fűtőházak, mozdony- és kocsigyárak létesítése; kellő számú és megfelelő személyzet kiképzése.

Az ország tőkeszegénysége, a vasútügyi kölcsönműveletek folytatólagos sikertelensége, a zilált közgazdasági viszonyok, a jótételi (német eredetű) anyagszállítások csekély volta és a folytonosan, mindenütt megnyilvánuló korrupció azonban az 1921-től 1928-ig terjedő időben csak nagyon keveset engedett megvalósítani az előbbi programúiból (Nagyvárad, Arad vonalon a Nagyszalonta, Kisjenő-i vonalszakasz megépítése).

Az 1925. évig való igen lassú fejlődés után a vasutak helyzete azonban rohamosan rosszabbodott és az állam gazdasági fejlődésének egyik lényeges akadálya lett. A fokozatosan növekvő szállítási igényeket a vasút már nem bírta kielégíteni, a javításra szoruló mozdonyok és vasúti kocsik száma pedig állandóan emelkedett.

E kritikus helyzet orvoslására a belföldi tőke távolról sem volt elegendő. A szükséges összeget a C. F. R. Igazgatósága 1926-ban 40 milliárd leire becsülte. Ez pedig csak külföldi kölcsönnel lett volna biztosítható. A külföldi tőke a konjunkturális időkben igen nagy érdeklődést mutatott Romániával, a természeti kincsekkel rendkívül megáldott országgal szemben. E kölcsöntervezetek alapfeltétele volt azonban a vasutak rendbehozatala, mert ezek nélkül a gazdasági fellendülést lehetetlennek tartották.

Az 1929. év döntő jelentőségű volt a román vasutak történelmében. Ez évben jutott Románia a nagy külföldi kölcsön birtokába, melynek tekintélyes részét az államvasutak helyreállítására szánták.

A helyreállítást — a szükséges munkák sürgősségének megfelelően — két időszakra tervezték, 3—3 évi időtartammal. Az első időszak 1929 februárjától 1932 februárjáig terjedt és 7500 millió lei felhasználását tervezte, végeredményben azonban csak 4751 millió lei befektetését eredményezte. A második időszak 1932 február 7-én vette kezdetét és 1935 február 7-én ért véget. Ez idő alatt 14.000 millió lei került felhasználásra. Az 1935 február óta eltelt időt valójában egy harmadik időszaknak tarthatjuk, melynek pénzügyi része még nem tekinthető át, de vasútfejlesztést tényei azt bizonyítják, hogy intenzitásban túlhaladja az előző időszakokat.

A végrehajtott nagyobbarányú fejlesztések lényege új vonalak építésében a Nagyszalonta—Kisjenő, Galati—Remi, Cainari—Revaca és a Crasna—Husi vonalakkal van adva, míg a kettősvágányúsítás terént említést érdemelnek az Adjud—Tecuci és Cernavoda—Constanca vonalak.

Az újonnan épített vonalak hossza kb. 300 km, míg a kettősvágányúsítottaké 110 km, mely építkezések igen nagy munkásságról tesznek tanúságot.

A román vasútfejlesztés jelenlegi munkájának nagyvonalúságát és rendkívüli célkitűzéseit pedig mi sem bizonyítja jobban, mint hogy

a Kárpátok gerincét egyszerre három helyen támadják meg a munkások a katonák tízezreivel, hogy mielőbb három új kárpáti átjáró vasútvonallal szaporítsák Erdély és Órománia kapcsolatait. Egyidejűleg dolgoznak a Kisilva—Dornavatra, Brassó—Nehoiasu (Buzau), Targu Jiu—Petrozsény vonalakon, továbbá a Karánsebes—Resica és Babadag-Tulcea közötti új összeköttetések, összesen kb. 180 km hosszban. Ugyanakkor kettősvágányúsítják az Apahida—Tövis vonalat no km hosszban.

A gördülőanyag minősége és számbeli fejlődése, valamint a gyenge vonalak elsőrangúsítása terén hasonló eredményekkel dicsekedhetnek — jogsan.

JUGOSZLÁVIA területe a volt Szerbiából, Bosznia és Hercegovinából, Montenegróból, Horvát-Szlavonországból, Dalmáciából, Istria és Karintia részeiből, továbbá Dél-Magyarországból alakult ki.

Az állam területének ily nagymérvű megnövekedése, továbbá a különböző országrészekben és volt tartományokban különböző gazdasági és katonai szempontokból kiépült vasúthálózat az új jugoszláv állam vasúti helyzetére is rányomta bélyegét.

Jugoszlávia vasúti helyzetét nagyban elütő, egymással csak szükségszerű vasútvonalakkal összefüggő hálózat jellemezte.

Szerbia mindössze egy (Belgrád—Szaloniki) észak-déli irányú teljesítőképes vasútvonal felett rendelkezett, elágazással Nis-nél Szófia felé. Ez a vasútvonal képezte a hálózat gerincét. A fenti vasútvonalba kapcsolódtak be a csekély teljesítőképességű helyi vonalak.

A szerb vasúthálózat a belgrád—zimonyi egyvágányú vasútvonallal volt összeköttetésben a horvát—szlavonországi vasúthálózattal. Boszniával és Hercegovinával nem volt közvetlen vasúti összeköttetése.

Bosznia-Hercegovina gyér és csekély teljesítőképességű (keskeny-vágányú) vasúthálózattal rendezett. A vasútvonalak zöme észak-déli irányban haladt, északon a horvát-szlavonországi vasútvonalakkal állt közvetlen összeköttetésben.

Montenegrónak mindössze pár kilométer vasútja volt.

Horvát-Szlavónország vasúthálózatának tengelyét a kelet-nyugat irányú Zimony, Zágráb, Laibach-i elsőrangú vasútvonal képezte. Ebbe kapcsolódtak be észak-dél irányból a magyarországi vasútvonalak (újvidék-belgrádi, zombor—eszéki, pécs—eszéki, szent-lőrinc—sziatinai, bares—virovitikai, Kaposvár, zágráb—fiúméi, nagykanizsa—Csáktornya—var ásd i vasútvonalak), továbbá a csekélyebb teljesítőképességű helyi vonalak. A vasúthálózat szoros kapcsolatban állt a magyar anyaországi vasutakkal és az osztrák államvasutakkal. Szerbiával mindössze a zimony—belgrádi vonallal állt közvetlen összeköttetésben.

Dalmácia gyér és csekély teljesítőképességű vasútvonallal rendelkezett

Istria és Karintia vasúthálózata az osztrák államvasútak szerves részét képezte. Tengelyét alkotta a Grác, laibach—triesti vasútvonal.

A történelmi Magyarországtól elszakított terület vasúti hálózata Budapest központosító hatásának megfelelőleg nagyjában egy Buda-

pestről kiinduló és az anyaország határai felé haladó sugárrendszer képét adta. A teljesítőképes vasútvonalak ebből kifolyólag, továbbá a Duna és Tisza akadály jellegű befolyása révén észak-déli irányban vezettek. A vasútvonalak nagy része a Duna vonaláig volt kiépítve. A délmagyarországi vasúthálózat mindössze Gombosnál és Újvidéknél állt közvetlen összeköttetésben a horvát-szlavónországi vasúthálózattal.

Ez volt a vasúti helyzet a jugoszláv állam megalakulásakor.

Vasútfejlesztés terén a jugoszláv állam vezetőségének legfőbb célja volt a csak szükségszerűen összefüggő vasúthálózatot mielőbb egységes hálózatba összefogni és a teljesítőképességet a várható ellenfelekkel szemben emelni.

A jugoszláv állam megalakulása után több terv merült fel a vasúthálózat gyors kiépítésére. A terveknek azonban csak kis részét valósíthatták meg.

Az alapvető, átgondolt vasútfejlesztést tervet csak 1927-ben dolgozták ki, mégpedig 25 évre szóló érvénnyel.

Az 1927. évben elfogadott vasútfejlesztési törvény lényegét a következőkben foglalhatjuk össze: a régi Szerbiát Bosznia-Hercegovinával és Montenegróval teljesítőképes vasútvonalak építése révén szoros kapcsolatba hozni; Montenegrón, Bosznián és Hercegovinán át — a legrövidebb úton — két szabványos vasútvonalat építeni a tengerhez (Adria vasút); Szerbia középső részén észak-déli irányú, Horvát- és Szlavonországban kelet-nyugati irányú kettősvágányú hatalmas teljesítőképességű, szabványos nyomtávú közlekedési ütőeret létesíteni (Skopljetől Zágrábig); a belgrádi közlekedési szorost megszüntetni.

Szerbia vasútvonalai ugyanis Belgrádnál egyesülnek. Szerbia vasúthálózata úgy észak, mint nyugat felé csak a belgrád-indijai egyvágányú elsőrendű vasútvonal által volt összeköttetésben a sűrűbb és nagyobb teljesítőképességű délmagyarországi és horvát-szlavónországi vasúthálózattal. Közlekedési szempontból tehát a belgrád—indija—vinkovcei elsőrendű egyvágányú vasútvonal szorost képezett.

Ezen terv keretében — részben már előtte — megépítették a Kragujevac—Kraljevo, Raska—Mitrovica, Prilep—Bitolj, Plaski—Gospoc—Knin, Belgrád—Pancsova (hatalmas új Dunahíddal), Titel—Orlovat (új nagy Tiszahíddal), Belgrád—Pozarevac, Pristina—Pec, Veles—Kocane, Hódos—Muraszombat, Koprivnica—Varasd, Rogatec—Krapina, Uzice—Vardiste, Bilec—Trebinje és Uvac—Pribolj vonalakat kb. 1000 km rendes nyomtávú és kb. 300 km keskenyvágányú hosszban. Hasonlóan nagyméretűek kettősvágányúsítási munkálataik, melyeket a Belgrád—Zágráb vonalszakaszon majdnem teljes egészében és a Belgrád—Resnik vonalon már teljesen végrehajtottak, nem kevesebb mint 321 km hosszúságban.

Nem riadva vissza a pénzügyi nehézségektől, vasútfejlesztésük a jelenben is sokat alkot. A legnehezebb földrajzi viszonyok között építik a Pozarevac—Kladovo vonalat, honnan egy új Dunahídon teremtik meg az összeköttetést a romániai Turn-Severinnek. Építik még a boszniai Ustipraca—Foca, Bilec—Niksic, Bihac—Knin vonalakat, összesen mintegy 200 km hosszúságban.

Az eddigiek alapján nem lehet kétséges, hogy a jugoszláv vezetés által elfogadott és végrehajtott vasútépítési terv nagyarányúnak, továbbá katonai és gazdasági szempontból átgondoltnak minősíthető.

A Monarchia különböző tartományaiából, Magyarország részeiből és Montenegróból megalakult Jugoszlávia vasúthálózata nem volt egységes, a különböző országrészek vasúthálózata vagy egyáltalán nem, vagy csak egy vasútvonallal álltak összefüggésben. A vasúthálózat sűrűsége is a legeléesebben elűtő képet mutatta. Az egyes országrészekben különböző szempontok figyelembevételével kialakult vasúthálózatot egységes, összefogó és teljesítőképes vasúthálózáttá kellett kiépítem.

A vasútfejlesztési terv elsősorban katonai érdekeket tart szem előtt. Elv tehát az volt, hogy úgy a magyar, mint olasz és bolgár viszonylatban a lehető legkedvezőbb katonai vasúti felvonulást biztosítsák. A vasútfejlesztés katonai céljaival teljesen összeegyeztethető volt az új áUam ama természetes törekvése is, hogy a különböző kultúrájú és nemzetiségű lakosait szoros gazdasági kapcsolatba hozza az új államot irányító Szerbiával.

Az új Jugoszlávia erejét látszólag messze felűlműló vasútfejlesztéshez fogott. Vasútépítésekre jelentős kül- és belföldi kölcsönöket vett fel. Bár a gazdasági válság ezt az országot sem kímélte (mint agrár állam 1931-től kezdve pénzügyi nehézségekkel küzd), mindennek dacára vasútépítés terén az első helyen áll Kelet-Európában. Jugoszlávia a középerős államok közül a megalakulása óta a legtöbbet áldozott vasútépítésre. Sokkal többet, mint amit egy pénzügyi nehézséggel küzdő agrár államtól várni lehetett volna.

A KISANTANT ÁLLAMOK haderejének fejlődése a világháború óta közismert. Megteremtették az öklöt, amellyel sújtani készek.

Vasútfejlesztésük e rövid vázolósa megismertette annak a szervnek a fejlődését, mellyel a hadsereg alkotta sújtó öklöt hadászati értelemben mozgatni akarják.

A sújtó és mozgóató erő tervszerű és párhuzamos fejlesztése a kettő között szükséges összhangot majdnem teljessé tette; azzá is fogja tenni a most folyó vasútfejlesztések és az ugyancsak nagyarányú útépítési és motorizálási tevékenységük révén, melyről más alkalommal óhajtok beszámolni.

Évről-évre növelik a haderejüket, építik és fejlesztik vonalaikat Csonka-Magyarország felé. Biztosan, céltudatosan a határokhoz egyre közelebb, hogy minél több erőt legyenek képesek szállítani, s a küzdelmet — ha kell — minél kedvezőbb előfeltételekkel kezdhesék meg.

KÉRI KÁLMÁN