



ZELOVICH KORNÉL: A MAGYAR KÖZLEKEDÉSÜGY



ames Watt, a gőzgép feltalálója szerint: az ország úti-térképe jólétének képmása. Magyarországon a XIX. század második negyedéig ilyen értelemben jólét nem igen volt. A nyugati kultúra védelmében, valamint nemzeti önállóságunk elismerésére az osztrák császári hatalommal szemben kifejtett folytonos harcaink hosszú ideig lehetetlenné tették a közlekedés békés útjainak létesítését.

A nagy hátramaradás ellenére azonban a magyar értelmi erő és energia aránylag rövid idő alatt ki-tartó munkával a közlekedés terén is elérte a nyugateurópai szintjét. Az isteni gondviselés szerencsére adott e sanyargatott hazának egy kiváló férfiút, gr. Széchenyi Istvánt, akit nagy politikai ellenfele, *Kossuth* Lajos nevezett a *legnagyobb magyar*-nak. A XIX. század első felében ő rázta fel az országot lethargiájából és hihetetlen nehézségek legyőzése után megkezdte az alkotó munkát. Hűséges társa, jobb keze volt e munkában *Vásárhelyi Pál*, a zseniális magyar mérnök.

Széchenyi az 1848. évi országgyűlés elé terjesztett magas színvonalú közlekedésügyi Javaslát-ában Magyarország közúti és vasúti közlekedésének, nemkülönben hajózásának kifejlesztésére nagyszabású programot állapított meg. A régi megyei rendszerrel szemben az utaknak államkölcsön alapján való kiépítését, valamint állami kezelését kívánta. Természetesnek tartotta, hogy az utakon teljes vámmentesség legyen. A közlekedés és kereskedés felvirágzását csak ilyen módon remélte.

A legnagyobb magyarnak közúti közlekedésünk javítására tett első nagyobb tevékenysége a *Vásárhelyi* tervei szerint (1833-1836) épült aldunai *Széchenyi-út* létesítése, világhírű sikerrel járt. Ez az út a XIX. században épült legnevezetesebb utaknak méltó társa és egyik legérdekesebb útja Európának. Az Alduna melletti *Széchenyi-út*, amely *Trianon* következtében egész hosszában román fennhatóság alatti területre esik, a magyar kultúrának fokát méri. A közlekedésnek áldását magyar szellem vitte e vidékre. Közúti hálózatunk fejlesztése során *Széchenyi* Javaslátától máig a következő nevezetesebb események történtek. A közel két évtizedig (1849-1866) uralmon levő bécsi abszolút kormány 1851-ben a főbb útvonalakat kezelésbe vette, alföldi utaink javítására azonban alig tett valamit.

Az 1867-iki alkotmányos magyar kormány tengersok teendője között nem hanyagolta el közútaink fejlesztését, érthető azonban, hogy a közlekedés kialakítására az állam által igénybevehető összeg legnagyobb részét az elhalaszthatatlanabb szükséglet, a vasútépítés kötötte le. Így történt azután, hogy Magyarországon a vasúthálózat kiépítésével *egyidejű*, sőt részben követi őt a közutak építése.

Közútaink ügyét szerves és egyöntetű rendszerbe a közútakról és vámokról szóló 1890. évi I. t.-c. foglalta. Nevezetes dátum közútaink fejlesztése terén az 1895. év, amikor az ú. n. tranzverzális állami közutak építése kezdődött. Ezeknek az utaknak jelentősége fokozódott azzal, hogy a nagy magyar Alföldön át vezetnek. Fontos határkö továbbá az 1907. év, amikor a magyar törvényhozás egy útállamosítási és útfejlesztési programot fogadott el.

Közúti hálózatunk fejlődését mutatják a következő adatok:

Magyarországon 1848-ban *Széchenyi* Javaslátá-nak benyújtásakor mindössze 2.100 km. rendszeresen kiépített közút volt. Kiépített közutaink hossza: 1865-ben 12.100 km., 1890-ben 29.630 km., 1907-ben 33.610 km. és 1915-ben 43.629 km.

Az integer Magyarországnak ebből az 1915. évi kiépített úthálózatából

	km.	100 ezer lélekre km.
cseh fennhatóság alá jutott.....	9.479	265
román fennhatóság alá jutott	13.143	250
szerb fennhatóság alá jutott	3.178	85
osztrák fennhatóság alá jutott	1.267	434
olasz fennhatóság alá jutott	88	177
összesen:	27.155	210
Csonka-Magyarországnak maradt:	16.474	206
míg az integer Magyarországon volt:	43.629	208

Ezekből az adatokból kitűnik, hogy a világháború előtt útfejlesztő tevékenységünket inkább a ma idegen fennhatóság alatt álló részeken, szóval a perifériákon, a nemzetiségi vidékeken fejtettük ki.

Ezeknek a nemzetiségi vidékeknek térképén a közlekedő utak fizionomikus vonások, amelyeket a magyar kultúra rajzolt bele ebbe a képbe. Magyar mérnökök voltak itt a pionírok a civilizáció terjesztésében. És ha összehasonlítjuk a világháború előtti Románia és Szerbia közlekedési hálózatát az integer Magyarország oláh- és szerblakta vidékeivel, ellenállhatatlanul kitűnik a magyar kultúra magas fölénye, amely összehasonlíthatatlanul kedvezőbb gazdasági helyzetbe juttatta az integer Magyarország nemzetiségi lakosait, mint amilyenben fajrokonaiak hazájukban voltak.

Az ezer sebtől vérző, megcsontított Magyarország minden erejét kifejtve igyekszik közúti hálózatát megjavítani, s főbb vonalait a folyton fokozódó automobilforgalom igényeinek megfelelő állapotba hozni.

MAGYARORSZÁG VASUTAI

A gőzvasútnak születésnapja 1829 október 10-ike. A *liverpool-manchesteri* vasút *Rainhill* állomásán a híres lokomotív-versenyen ezen a napon nyerte el a pálmát *Stephenson* György gyorsjárású *Rocket-lokomotív*jával, amely a kívánt 16 km. óránkénti sebesség helyett 40 km-t ért el.

Magyarországon már ezt megelőzően, az 1825-7 országgyűlésen foglalkoznak a vaspályák, ductus ferrei, kérdésével.

Nagy alapossággal tárgyalta a vasút kérdését az 1832/6. országgyűlés, amelyen a vasútengedélyezési kérdés tárgyalása olyan alapos és szakszerű volt, hogy az semmivel sincs mögötte a vonatkozó angol parlamenti tárgyalásoknak. Az első magyar vasúti törvény kisajátítási joggal, az 1836. évi XXV. t.-c. 13. vonal építését tartja szükségesnek oly módon, hogy közülök 7 vonal Budapestről, *Széchenyi* kifejezése szerint az *ország szívé*-ből induljon ki. Ez a törvény abból a szempontból is nevezetes, mert akkoriban Európában Franciaország és Belgium kivételével más államnak még nem volt kisajátítási törvénye. Anglia is csak 1845-ben hozta meg a „land clauses act”-ot.

Az első közforgalmú *gőzüzemű* vasút Magyarországon a *pest-marcheggi* vonalnak *pest-váci* 33.6 km. hosszú szakasza volt, amelyet 1846 július 15-én helyeztek üzembe.

A költők fejedelme, *Petőfi*, bámulatos szépen hirdeti a vasút áldásait: „Száz vasutat, ezerét! Csináljatok, csináljatok. Hadd fussák be a világot, mint a testet az erek. Ezek a föld erei. Bennök árad a műveltség, ezek által ömlenek szét az életnek nedvei.”

A magyar vasúti hálózat kialakítására alapvető volt *Széchenyi*-nek 1848. évi közlekedésügyi javaslata. Vasúti programjában két fontos alapelv jut kifejezésre: a centralizáció és a nemzetiségi vidékeknek minél szorosabb kapcsolatba hozatala a magyar Alfölddel. Az államvasúti rendszert a legmeggyőzőbben ő propagálta hazánkban. Kívánta a magánvasútként kiépült vonalak megváltását. A kamatbiztosítási rendszernek határozott ellenzője. Az akkori külföldi felfogással szemben hangsúlyozta és az élet e tekintetben is neki adott igazat, hogy a vasutaknak főjövédelmi forrása nem a személy-, hanem az árúforgalom lesz. Feltétlenül szükségesnek tartotta, hogy a tarifák szabályozására az államnak befolyása legyen.

1848-ban Magyarországon:242.5 km. hosszú magánvasúti hálózat volt. A magyar vasúti hálózat kifejlesztése azonban a közbejött akadályok miatt lassan haladt előre.

Az abszolutizmus idejében a centrális kormány eleinte szintén az államvasúti elvet fogadta el és megváltotta az addig létesült magánvasúti vonalakat. Az 1854-ben bekövetkezett pénzügyi válság következtében azonban az államvasutakat eladta és hogy az idegenkedő tőkét a magánvasútak építésére megnyerje, porosz példára hivatkozva, de anélkül, hogy korlátozó kikötéseket tett volna, kamatbiztosítást ígért.

Az abszolút korszak alatt két közös nagy magánvasút létesül, amelynek magyar vonalai is vannak: a *szab. osztrák államvasút**) és a *déli vasút*. A harmadik nagy magánvasút, a tisztán magyar vonalakkal rendelkező *tiszavidéki vasút*.

Az alkotmány visszaállítása után 1867-ben, *Széchenyi* közlekedési programja alapján állapítják meg a magyar vasúti hálózat kifejlesztését. Az alkotmányos kormány azonban anyagi eszközök hiányában nem helyezkedhetett azonnal *Széchenyi* álláspontjára, az *államvasúti* rendszerre, hanem az ú. n. *vegyes vasúti* rendszert fogadta el. Erejéhez mérten államvasutakat épít, de engedélyez magánvasutakat is kamatbiztosítással. Vasúti hálózatunk fejlesztése ilyen módon gyorsabb iramot vesz. Amíg 1866. év végén hazánkban az összes vasutak hossza 2.234 km., nyolc év múlva, 1874. év végén már 6.422 km.

Mindazonáltal a haladásnak nagy akadályok vannak útjában. A kamatbiztosítós rendszernek káros következményei jelentkeznek. 1874-ben már közel 50 millió P járulék terhelte a magyar államnak amúgy is nagy mértékben igénybevett háztartását. Emellett az állandó pénzügyi zavarokkal küzdő vasútvállalatok jogosulatlan követelésekkel rohanják meg a kormányt. Az abszolút korszak alatt engedélyezett nagy magánvasutak, mert az állam részére nem volt kifejezetten biztosítva megfelelő beavat-

*) Ez a vasút, mint magánvasút is megtartotta előbbi államvasút elnevezését.

kozási jog, olyan nagy hatalomnak képzelték magukat, amely az állammal büntetlenül dacolhat. A *szab. osztrák államvasút* vonakodott magyar vonalai részére Budapesten kellő hatáskörű igazgatóságot felállítani. Sok huza-vona után a kiegyezés után 13 esztendőre, 1880-ban, a társaság 25 éves évfordulója alkalmával, teljesíti a magyar kormány kívánságát.

A m. kir. államvasutak kialakulására az első lépés volt a *magyar északi vasút* (budapest-salgótarjáni vonal) megváltása (1868) s ennek továbbépítése a *kassa-oderbergi* vasútig. Ilyen módon a magyar állam az *északi* irányban a külfölddel való forgalomban közvetlen befolyást nyert. Nagyjelentőségű további lépés volt a független *keleti* (budapest-predeáli) irány megszerzése. 1883-ban épül ki a *budapest-zimony-belgrádi* fontos nemzetközi vonal. Ily módon a szerbiai forgalom a m. kir. államvasútra terelődött. Ezután a Duna jobboldalán Bécs felé vezető magyar államvasúti vonal kiépítése került sorra. E célból a *budapest-újszónyi* vonalat építik ki (1884). A *fiumei* kikötőnek megfelelő táplálása céljából nyilván nagy súlyt vetett a kormány a *déli* vasúttól függetlenített *budapest-fiumei* vonal létesítésére. Evégből kiépíti a *zákány-zágrábi* (1870) és a *károlyváros-fiumei* vonalat (1873). Megvásárolja a déli vasúttól a *zágráb-károlyvárosi* vonalat (1880). A *budapest-pécsi* vasút kiépítésével (1882) sikerül is neki a *déli* vasútnak az adriai forgalomra gyakorolt nagy befolyását megtörni. A nagy vonásokban vázolt céltudatos tevékenységnek eredménye, hogy 1886 végén a 9.351 km. hosszúságú közforgalmú vasúthálózatunkból 4.641 km., tehát 50% a m. kir. államvasutak üzemében volt.

Nemzeti vasúti politikánknak legkiválóbb képviselője *Baross* Gábor volt, aki 1886-ban lett kereskedelmi miniszter. *Széchenyi* magyar közlekedési politikáját ő vitte diadalra. Három esztendő alatt öt nagyobb magánvasutat államosít és az államosítás nagy művét 1891-ben befejezi az *osztrák-magyar államvasút* magyar vonalainak, (Budapest-Orsova, Temesvár-Báziás, stb.) államosításával. *Baross* Gábor hozta be 1889-ben a vasúti személy díj szabásba a zónatarifát. Budapest ezáltal lett valóban, ahogyan *Széchenyi* mondotta, az ország szíve és megvalósult általa a nagy *Stephenson-nák* jóslata is: „elkövetkezik az idő, amikor a munkás olcsóbban utazik a vasúton, mintha gyalog menne”.

Magyarország ezeréves fennállásának idejében, 1896-ban, a m. kir. államvasutak saját vonalainak hossza 7.564 km, a M. Á. V. üzemében levő idegen vasutak és h. é. vasutak hossza 4.914 km, a M. Á. V. üzeme tehát 12.478 km vasúthálózatra terjedt ki, azaz az ország 14.873 km hosszú közforgalmú vasúthálózatának, amiből 6.345 km volt h. é. vasút, 84%-ára.

A m. kir. államvasutak vonalaiba befektetett tőke 1896-ban meghaladta az 1.7 milliárd P-t.

Hazánk vasúti forgalmának lebonyolításában az államvasutak mellett három nagyobb magánvasút vette ki részét, elsősorban a *déli vasút* magyar vonalaival, amelyek Dunántúlnkat átlós irányban szelik át és az alpesi tartományok, meg Olaszország felé közvetlen fővonalai csatlakozásokat tettek lehetővé. Nagy jelentőségű kamatgaranciás magánvasútunk volt a *kassá-oderbergi* vasút (1869-1872) főképpen a Németországgal való forgalmunkban. Fontosabb magánvasútunk továbbá a *győr-sopron-ebenfurti* vasút (1876-1879).

A MEGCSONKÍTOTT MAGYARORSZÁG VASUTAI

„Ami az egyes emberre a talentum, a személyes tehetség, – mondja Max Maria Weber, – az egy országra a geográfiai helyzet.” A természetes geográfiai helyzet adta meg az alapokat Magyarország vasúthálózatának kiépítésére. Trianon szétdarabolta ezt a remekművet. 1914-ben a m. kir. *államvasutak* hálózata 18.933 km vasutat foglalt magában, ebből a hatalmas hálózatból a megcsonkított Magyarországnak a trianoni diktátum által megállapított területén belül mindössze 7.307 km vasút maradt meg. Elveszítettük *államvasúti* hálózatunknak 61.5%-át, megmaradt 38.5%.

A legönkényesebb határmegállapítás a vasutak tekintetében olyan tabula rasa-t teremtett, amelyhez hasonlót nem lehet találni. Fővonalainkat csomópontszerű rendelkezési állomásaik előtt vágták el. Érsekújvár, Kassa, Nagyvárad, Arad, Temesvár, Szabadka lokomotív váltó állomások idegen területen maradtak. Az integer Magyarországnak 27 vasúti határállomása volt, túlnyomórészen magyar területen. Trianon olyan határokat állapított meg, hogy egyetlen régi határállomásunk sem maradt meg. Helyettük 49 vasúti vonalat metsz a határ s ezek közül 42 vonal nyílt pályán ért véget.

A kultúrjavainkat tönkretévő proletárdiktatúra után bekövetkezett a román megszállás, mely azután a végsőkig kifosztotta államvasútunkat. A román harácsolás következtében elveszítettünk 1292 lokomotívot, 69 udvari- és termszokocsit, 2.006 személykocsit, 790 posta- és kalauzokocsit, 28.916 teherkocsit, (ebből 17.283 államvasúti volt), továbbá 2.379 tartány- és kazánkocsit, összesen 37.160 db. vasúti járóművet és azonfelül 37.756 kocsirakomány vasúti anyagot, géprészeket, élő árut, élelmi-szert és egyéb árut. A m. kir. államvasutaknak csupán a vasúti anyagban okozott kára meghaladta a 4130 millió P-t. 1919 őszén a m. kir. államvasutak összesen 410 lokomotívval, 615 személykocsival és 26.905 üzemképes teherkocsival indult neki a megcsonkított ország első téli forgalmának. 1914-15-ben a M. Á. V.-nak közel 10-szer annyi, 3.991 üzemképes lokomotívja, több, mint 13-szor annyi, 8.130 személykocsija és 3.5-ször annyi, 88.174 teherkocsija volt.

Mivé lett, hová süllyedt le az a hatalmas magyar államvasút, amelynek kiterjedése a folyó század elején a világ legnagyobb vasútállalatai között a *második* helyen volt, s csupán a porosz-hesszeni államvasutak előzték meg?

Nagy magánvasútaink közül teljes egészében elvesztettük a *kassá-oderbergi* vasutat. Valóban annyi vesztesége vasutakban egyetlenegy legyőzött államnak sem volt, mint Magyarországnak s egyetlenegy országban sem jutott olyan siralmas helyzetbe nagyobb vasút, mint nálunk a m. kir. államvasút. Óriási feladat volt azt a romokból új életre kelteni. A román harácsolások következtében a végsőkig kifosztott magyar államvasút katasztrofális szénhiánnyal is küzdve, legsiralmasabb helyzetben, közel a megálláshoz volt 1919 december 20-án, a téli idő beálltakor.

A szívós kitartás, a személyzet hazafias magatartásával párosulva, meghozza az eredményt, a krízis után következik a javulás. A személyvonatokból lassan eltűnnek a teherkocsik, s pár hónap múlva már ablakkal és ajtókkal ellátott kocsik közlekednek. Közvetlen tehervonatokat és az élelmiszerek szállítására gyorstehervonatokat is bevezetnek. A békeidők kényelmes vasúti utazásának visszatértét jelenti 1920 április 7-én az a kifogástalan Pullmann-kocsiból összeállított *budapest-bécsi* gyorsvonat, amelynek megérkezése Bécsben különösen nagy feltűnést keltett. Amíg 1919-20-ban a személyvonatkm-ek száma alig éri el az 5 milliót, 1927-28-ban már 27 és fél millió, a Csonka-Magyarország területére vonatkoztatott 1914. évinek 88.5%-a. És annak ellenére, hogy hazánk fellendülése megcsonkítása, valamint a környező utódállamok magatartása következtében akadályokba ütközik, vasúti közlekedésünk biztonság, pontosság, szabályszerűség, s általában megbízhatóság szempontjából messze fölötte van azon államokéhoz képest, amelyek fennhatósága alá került az integer Magyarország vasútainak nagyobb része.

A következő összeállítás a megcsonkított Magyarország *államvasútainak* 1927-28. évi fontosabb teljesítményeit hasonlítja össze az integer Magyarország *államvasútainak* 1913. évi eredményeivel.

	1913	1927/1928	százalékos viszony
összes vonatkm-ek száma . . .	113 millió	38 millió	33%
személyvonatkm száma	64 „	27.5 „	43%
szállított személyek száma . . .	119 „	87.5 „	74%
a befutott utaskm-ek száma . .	4185 „	2619 „	62.5%
átlagos áruszállítási távolság . .	121.89 km	89.35 km	85%
szállított fizető áruk	59 millió t.	30 millió t.	51%
a befutott tonnakhm-ek száma .	7217 „ tkm	2717 „ tkm	37.5%
átlagos áruszállítási távolság . .	121.89 km	89.35 km	73%

A kedvezőtlen körülmények ellenére kitartó munkával sikerült a m. kir. államvasutak pénzügyi egyensúlyát megtartani.

Folyamatban van Csonka-Magyarország legfontosabb nemzetközi vonalának, a Bécs felé vezető *budapest-hegyeshalmi* vonalnak elektrifikálása.

A megcsonkítás és a román invázió után a M. Á. V. olyan rettentő helyzetben volt, amilyenbe még egy vasút sem került. És ebből a rettenetes helyzetből energikus munkával máris sikerült olyan szintjára emelkednie, amilyenen sok, kevesebb kárt szenvedett, külföldi vasút sincs. Élniakarásáról, életképességéről fényes bizonyítványt állított ki s minden erejével arra törekszik, hogy beteljesedjék *Széchenyi* jóslata: „Magyarország nem volt, hanem lesz.”

MAGYARORSZÁG BELVÍZI HAJÓZÁSA

A belvízi hajózás szempontjából legfontosabb vízi utunk a *Duna*, nemcsak hosszúságánál fogva, hanem még inkább azért, mert a legrövidebb belvízi út Nyugat és Kelet között. A Dunának ezt a jelentőségét elsősorban a legnagyobb magyar emelte ki.

Csonka-Magyarország belvízi hajózása a *Dunán* (428 km) kívül még kiterjed a *Tisza* (584 km), a *Dráva* (157 km), a *Maros* (76 km), a *-Szamos* (54 km), a *Bodrog* (52 km), a *Körös* (115 km) és a *Sió* (110 km) folyókra, valamint a *Balaton* tóra (121 km). Hajózható vízi utaink hossza összesen 1.698 km, amiből gőzerővel hajózható 1.629 km.

A Duna mint közlekedési út Magyarországon már a XVIII. században igen jelentős. E század végén a belvízi forgalom főképpen *Pest*, *Győr* és *Komárom* városokba irányul. A hajósok azonban panaszkodnak, hogy a tiszamenti búzával, vagy a máramarosi, illetőleg erdélyi sóval a Tiszáról igen nagy kerülőt kell tenniök, hogy a Dunán Pestre vagy Győrbe jussanak.

Ezt a kerülőutat lényegesen, 227 km.-rel, megrövidítette az 1802-ben üzembe helyezett első *Duna-Tisza* csatorna *Bezdán* és *ó-Becse* között, a 123 km hosszú *Ferenc-csatorna*, amely *Kiss József* és *Kiss Gábor* magyar mérnökök tervei alapján létesült.

A *Ferenc-csatorna* nyújtotta útmegrövidülés ellenére is azonban *Szeged*-ről *Győr*-be egy szállítás lóvontatással 2-3 hónapig tartott. A gőzhajózás bevezetésével e tekintetben a helyzet kedvezőbbé válik, de a *Ferenc-csatorna* csakhamar elveszti eleinte fontos tranzitjellegét s csupán a belforgalomban van jelentősége főképpen addig, amíg Magyarországhoz tartozott. *Trianon* teljes egészében *Jugoszláviának* jutatta a magyar munkával létesített csatornát.

Magyarország belvízi közlekedése a gőzhajózás bevezetésével föllendül. Az *első osztrák gőzhajózási társaság* 1828 április 11-én alakult meg. Első gőzhajója Bécsből Pestre útját 1830 szept. 4-én 14 és egynegyed óra

alatt tette meg. E hajóstársaság a XIX. század folyamán a világ legnagyobb folyamhajózási vállalatává fejlődött és hosszú ideig versenytárs nélkül egyedül uralkodó volt a magyar Dunán is. 1913-ban hajóállománya volt 142 gőzhajó 63.400 ind. lóerővel és 868 vasuszály 472.764 t férőképesseggel. A múlt század végén, 1895-ben, alakult meg állami szubvencióval a tisztán magyar hajózási vállalat, a *Magyar Folyamos Tengerhajózási Részvénytársaság*. 1913-ban hajóállománya volt 47 gőzhajó 19.155 ind. lóerővel és 275 vasuszály 149.235 t férőképesseggel.

A gőzhajózás kifejlődése a *Dunán* nagy akadályok elhárítása után vált lehetségessé. A *Fekete-tengerig* való hajózást elsősorban az aldunai zuhatagok akadályozták, amelyeket magyar tervek alapján magyar energia szabályozott. Az *Aldunának* hajózhatóvá tétele gróf *Széchenyi* Istvánnak, aki 1833-tól kezdve mint kir. biztos vezette a szabályozási munkálatokat és hűséges munkatársának, a lángeszű mérnöknek, *Vásárhelyi* Pálnak elévülhetetlen érdeme. *Széchenyinek* a munka végrehajtása céljából nemcsak technikai, hanem kül- és belpolitikai nehézségeket kellett legyőznie. Diplomáttal, az *Orsova* melletti *Ada-Kaleh* sziget basájával, törökökkel, oroszokkal, oláhokkal, a szerb fejedelemmel kellett tárgyalnia s mindig úgy, hogy a bécsi kormánynak, mely nem átalott kémkedni utána, bizalmatlanságát fel ne ébressze.

Valóban minden hajó, mely az Aldunán megy keresztül, *Széchenyinek* és *Vásárhely i-nek* adósa. A vezetésük alatt végzett aldunai szabályozó munkálatok következtében Közép-Európa számára már 1846-ban megnyílt a szakadatlan dunagőzhajózási út. Ilyesmódon a világforgalomba *Pozsony*-tól, sőt kedvező vízálláskor *Bécs*-től *Konstantinápoly*-ig, illetőleg *Smirná*-ig terjedő, mintegy 3000 km hosszú hajóvonal kapcsolódhatott be.

Az Aldunának végleges szabályozása is magyar mérnöki munka. Az 1879. évi VIII. t.-cikkbe iktatott *berlini* szerződés a *Vaskapu*-nál és a többi zuhatagoknál levő akadályok elhárítására szükséges munkálatok végrehajtását Ausztria-Magyarországra bízta. Természetes, hogy az integer Magyarország határán haladó *Aldunán* ezt a műveletet *Magyarország végezte* azzal a feltétellel, hogy a hajódíjakat is Magyarország javára fogja szedni és *Wallandt* Ernő vezetése alatt magyar mérnökök terve szerint 52 millió pengő költséggel szabályozták az aldunai zuhatagokat. A nagyszabású, sok tekintetben egészen különleges természetű rendkívül nehéz mérnöki munka végrehajtása a magyar tudás és energia diadala. 1898 őszén sikerült a szabályozási munkálatokat befejezni és a *Vaskapu-csatornát*, valamint a felsőbb zuhatagok mentén létesített többi medercsatornát a hajózásnak átadni.

Az aldunai szabályozásokon kívül a Dunának hazánk területére eső részén a középső és felső szakaszok szabályozása is felettébb fontos feladat volt. A világháború előtti két évtizedben Magyarország közel 350

millió P-t fordított a Duna szabályozására. Ennek a nagy munkálatnak tervezője és szellemi végrehajtója a bámulatos agilitású *Kvassay Jenő* volt, aki kiterjedt tudományos irodalmi tevékenységet fejtett ki a Duna jelentőségének kidomborítása céljából.

A dunai hajózás akadályainak megszüntetésével kapcsolatban hazánk belvízi forgalma fokozatosan növekedett, de ez a forgalom lényegesen kisebb, mint pl. a német nagy folyókon.

A Dunának geográfiai helyzete okozza elsősorban, hogy rajta a forgalom növekedése nem nagyobb mértékű. Franciaország és Németország nagy folyói nyílt tengerbe torkolnak és a világ fő közlekedési tengeri útjai felé vezetnek. Ezzel szemben a Duna a világ fő közlekedési tengeri útjaitól távol eső belső tengerbe, a Fekete-tengerbe ömlik.

E mellett a Duna forgalmának túlnyomó részét a Nyugat felé irányuló mezőgazdasági termények teszik. Ez a szállítás vízfolyás ellen, tehát drágán és lassan történik. A dunai hajózásnak viszonylagosan magas üzemi költsége sem kedvez a forgalom fejlődésének.

Kedvezőtlenül hatott a dunai forgalom fellendülésére az átrakóállomások hiánya is. E tekintetben a megcsonkított Magyarországnak kiváló teljesítménye a budapesti kereskedelmi és ipari kikötőnek a legmodernebb berendezésekkel nagy áldozatok árán való létesítése. Ezt a kikötőt 1928-ban adták át teljes egészében rendeltetésének.

A hajózási üzemből a rentabilitás elsősorban a járóművek minél gazdaságosabb kihasználásától, tehát a hasznosúlynak a holt súlyhoz való viszonyától függ. A dunai hajózásnak e tekintetben is magas az üzemi költsége, mert a dunai járómű kihasználása csekély. Ennek oka egyrészt a folyó természetében van. A legnagyobb forgalom idejében, tehát ősszel és tavasszal, amikor volna mit szállítani, a szabályszerűen bekövetkező alacsony vízállás következtében nem lehet teljesen kihasználni az uszályokat. Emellett a dunai forgalom kifejezetten szezon-forgalom s még hozzá ez is változó, mert terjedelme nemcsak az időtől, hanem az aratás eredményétől is függ.

A dunai forgalom fellendülését nagymértékben akadályozza, hogy a dunai út nagy hosszúságánál fogva kifejlődhetett a tengeri útnak sajátos versenye a Dunával. Kétségtelen, hogy a tengeri közlekedés alacsony tarifái és ezzel szemben az aránylagosan magas dunai tarifák okozzák, hogy a nagyobb forgalom az Alduna mellől a tengeri útra ment.

Az integer Magyarország a világháború előtt vízi utainak fejlesztésére nagy áldozatokat hozott. 1913-ban hajózható vízi utaink hossza 6.011 km volt, a megcsonkított Magyarországon 1926-ban 1.698 km maradt meg. Amíg 1913-ban vízi utainkon 4,863.527 t árut szállítottunk és 1,588,168.000 tkm teljesítményt értünk el, 1926-ban a szállított áruk súlya 1,401.625 t, s a teljesítmény 645,071.000 tkm.

Trianon megfosztott vízi utaink nagy részétől és megbontotta az integer Magyarország területének vízrajzi egységét. Pedig kétségtelen, hogy a folyók szabályozása és az árvízveszedelem ennek az egységes vízrendszernek egységes kezelését követeli.

A Duna és Tisza völgyében az integer Magyarországon 79 ármentesítő társulat érdekeltségébe bevont 36.332 km² területből 24.000 km² teljesen mentesítve volt az árvizektől és belvizektől. Az ország erre a második honfoglalásra közel 500 millió P-t költött. A hajózás, öntözés, árvédelem, energiatermelés csakis a Kárpátokon belül lakó népek közös munkájával és áldozatkészségével oldható meg. Már ebből a szempontból sem lett volna szabad az ezeréves Magyarországot megcsonkítani.

Ugyanerre az eredményre jutott *Hines*, a népszövetség hajózási szakértője, aki 1925-ben tett tanulmányútja eredményeképpen megállapította, hogy a világháború után a dunai forgalom 50% -kal csökkent s ennek főoka az osztrák-magyar monarchia, tehát Magyarország földarabolása. Passau-tól Orsováig ma öt állam vizsgálja a hajórakományt, némelyik kétszer is.

A világháború előtt az összes dunamenti városok közül centrális fekvésénél fogva Budapest dunai forgalma messze felülmúlta a többi dunai kikötő forgalmát. Ezzel szemben a világháború után, pl. 1923-ban Budapest Bécs és Braila után sorrendben harmadik. Természetesen lényegesen kisebb lett *Budapest* összforgalma, míg átrakódó forgalma növekedett:

Év	Vasúti forgalom	Hajóforgalom	összesen	Átrakóforgalma
1911	9,092.400	3,089.214*)	12,181.614	189.173
1925	5,250.109	781.032**)	6,031.141	307.489

Az 1928-ban elkészült budapesti kereskedelmi és ipari kikötő bizonnyára hozzájárul ahhoz, hogy Budapest a dunai forgalomban újra vezetőszerephez jusson – 1926-ban már 1,350.000 t és 1927-ben 2 millió t az összes hajóforgalom.

MAGYARORSZÁG TENGERI HAJÓZÁSA

Az integer Magyarországnak egyetlen tengeri kikötője volt *Fiume*. III. *Károly* 1717 június 2-án kelt dekrétumában nyilvánította az adriai tengert szabadnak s egyúttal Fiumét szabad kikötőnek. Ettől kezdve emelkedik *Fiume* kereskedelmi jelentősége. Magyarország és a magyar tengerpart közötti közlekedés előmozdítására nagyjelentőségű volt a Fiuméből Károlyvárosba vezető hírneves *Luiza-út*, amelynek épí-

*) Ebből 1,300.000 t liszt és gabona.

**) Ebből 750.000 t liszt és gabona.

tését 1803-ban kezdték meg. A francia háború következtében azonban a forgalom nem igen fejlődhetett s az a kikötő rendbehozatalával kapcsolatban csak akkor lendül fel, amikor Fiume 1822-ben magyar uralom alá jut. Az abszolutizmus alatt Fiume Trieszt mellett mostoha gyermek, az alkotmányos korszak beköszöntésével viszont gyors fejlődésnek indul. A magyar kormány elkészíteti a kikötő és pályaudvar terveit s azokat *Pascal*-lal, a marseillei kikötő nagynevű tervezőjével bíraltatja felül. Az általa kiegészített terv alapján azután 1872-ben kezdődik meg a fiumei kikötő építése.

A magyar állam egyetlen tengeri kikötőjének fejlesztésére minden lehetőt megtett. A világháborúig 63.5 millió P. költséggel kiépült: a jelenlegi nagy kikötő 4 medencével, a Baross Gábor fakikötő, a Brajdicán levő farakhelyekkel, a haditengerészeti akadémia naszádkikötője, a kőolajkikötő és a hajógyári telep a hozzátartozó dokkmedencével, valamint a parti vitorlások számára a Fiumara csatorna-kikötő.

Fiume hajóforgalmában legnagyobb szerepet játszó áruk voltak 1913-ban a *kivitelben*: *cukor* (nyers és finom) 390.000 t mintegy 115 millió P értékkel, *fűrészelt és bárdolt fa* 220 millió t mintegy 26 millió P értékkel és *liszt* 74.000 t 28 millió P értékkel; a *behozatal-ban*: *hántolatlan rizs* 126.000 t 30.5 millió P, *nyers pamut* és *juta* 30.000 t 3.5 millió P, *bor* 42.000 t 18.5 millió P és *foszfátföld* 118.000 t 9.5 millió P értékkel.

Az áruforgalom mellett igen jelentékeny volt Fiumének utasforgalma is. 1913-ban a magyar-horvát tengerhajózási r. t. utasforgalma volt 1,573.503 utas. A Cunard-Line 22.009 kivándorlót szállított *Észak-Amerikába* és onnan 6067 visszavándorlót hozott haza.

A magyar kereskedelmi tengerészet Fiumével kapcsolatban 1867 óta a világháborúig hatalmas fejlődést mutat. 1867-ben még csupán 362 vitorlás hajóból állott 71.585 t tartalommal, ezzel szemben 1913 év végén az állomány 134 gőzhajó 142.539 t és 96 vitorlás hajó 1211 t tartalommal.

A fiumei kikötő hajóforgalmának fejlődése:

Év	Gőzhajó		Vitorlás	
	Szám	úszt. tonna-tartalom	Szám	úszt. tonna-tartalom
1867	216	34.523 t	12.204	195.453 t
1891—1895 átlagban	4.021	849.623 t	2.596	122.786 t
1896—1900 „	7.800	1,343.430 t	2.130	96.000 t
1901—1905 „	10.023	1,986.289 t	1.762	80.221 t
1906—1910 „	14.585	2,678.063 t	1.865	80.295 t
1913	13.975	3,377.952 t	1.726	80.363 t

A Fiumében működő államsegélyt élvező tengerhajózási vállalatok közül legjelentékenyebb volt az 1881-ben alakult *Adria* m. kir. tenger-

hajózási társulat, mely Fiuméből és vissza menetrendszerű járatokat tartott fenn: a fontosabb olasz kikötők érintkezésével Marseillebe és Barcelonába, továbbá Tunisba, Algírba, Marokkóba és a Kanári szigetekre, Tripolisba és Benghaziba, valamint Braziliába. Ilyesmódon a Földközi-tengernek egész nyugati medencéje rendszeres kapcsolatba jött Fiumével.

1904-ben kötött szerződése értelmében az *Adria* vette át a *Cunard* hajóstársaságnak magyarországi képviselőjét és a Cunard gyors gőzöseivel kéthetenként rendszeres járatokat tartott fenn a kivándorlási forgalom lebonyolítására *Fiume* és *New-York* között.

A magyar és osztrák kormány között létrejött területmegosztási egyezmény értelmében az *Adria* Fiume és Trieszt *nyugati*, az *Osztrák Lloyd* pedig Trieszt és Fiume *keleti* hajóösszeköttetéseit látta el oly módon, hogy a személy- és árudíjzabás a melléklettel együtt Fiuméra vagy Triesztre vonatkoztatva teljesen egyenlő volt.

Igen nagy jelentősége volt Fiumének a parthajózásban, minthogy az *Adria* keleti partvidékéhez nemcsak a legközelebb fekszik, hanem a keleti partok mentén végigvonuló szigetek között a többi kikötőkhöz viszonyítva védettebb és alkalmasabb hajózási vonala van. A parthajózás önálló ellátására alakult 1891-ben a *Magyar-Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság*.

Államsegélyben részesítette továbbá a magyar állam a *Magyar Keleti Tengerhajózási Részvénytársaságot*, hogy 1914-től kezdve Fiume és Ausztrália között évenként 8 ha jó járatot tartson fenn. Ilyesmódon hazai hajózásunk a nagy nemzetközi forgalomban is tekintélyesebb jelentőségre jutott volna, minthogy ez a vonal lett volna az első, amely a Földközi-tenger keleti részét Ausztráliával rendszeres összeköttetésbe hozta volna. Ez a forgalom azonban a világháború miatt nem fejlődhetett ki. Egyébként a *Magyar Keleti Tengerhajózási Rt.* megfelelő államsegély fejében már 1898 óta kötelezve volt, hogy a dunai útirányon haladó forgalomnak ellátására és fejlesztésére Galac és Konstantinápoly között évenként 36, 1914-től kezdve pedig 52 hajójáratot tartson fenn.

A világháború előtt a világnak 7 fatermelő országa volt s ezeknek élén a világforgalomnak 20%-ával az osztrák-magyar monarchia állott, természetes tehát, hogy az integer Magyarországnak fakivitele nagymértékű volt. Egyetlen kikötőnk, a fiumei volt a világnak legnagyobb faforgalmú kikötője. A kikötő egyik részét, a Jugoszláviához jutott Baross-kikötőt, fakikötőnek nevezték. Trianon megfosztott erdőink javarésztétől. A csonka hazában az integer Magyarország erdőterületének alig 16%-a maradt. Amíg azelőtt fát vittünk ki, most behozatalra szorultunk. Elvesztettük Fiumét. Trianon megszüntette, tönkretette a világnak legnagyobb fakikötőjét. Értéktelenné vált az a hatalmas technikai munka, amelyet a

magyar állam közel egy évszázadon át a fiumei kikötő teljesítőképességének fokozására annyi buzgalommal kifejtett.

Fiuméra Trianon ugyanolyan hatással van, mint a középkor végén volt a keletindiai út Velencére. Az Adria *gyöngye*, ahogyan Fiumét nevezték, virágzásának régi fokára csak akkor juthatna, ha tápláló területe az integer Magyarország lenne.

A megcsonkított Magyarországnak azonban ma is van természetesen igen szerény tengerhajózása. 1926-ban 7 hosszú járatú gőzös 17.790 tiszta tonnatartommal tett meg 41 járatot magyar lobogó alatt. A szállított áruk mennyisége 214.666 t volt.

A MAGYAR POSTA-, TÁVÍRÓ- ÉS TÁVBESZÉLŐ-KÖZLEKEDÉS

A szervezett hírszolgálat a közlekedésnek nagyjelentőségű nélkülözhetetlen része.

Már az ókorban magas színvonalon volt a póstaügy, különösen a római birodalomban a császárság idejében. *Augustus* császár szervezte meg az állami postaszolgálatot (*cursus publicus*). A latin kifejezésből: *statio posita* (állandó megállóhely) ered tulajdonképpen a posta elnevezése.

Az országos posták az egyes államokban, mint kizárólagos szállítási joggal felruházott állami intézetek, tehát mint pósta-regálék fejlődtek ki és póstakényszerre vezettek. Magyarországon a pósta-regálé alapja az 1850-ből való pósta-pátens.

A m. kir. posta Magyarországnak 1867 óta megindult hatalmas fejlődésével lépést tartott s magas színvonala éppúgy, mint az államvasutaké, öregbítette a nemzet jóhírnevét. Hatalmas fellendülését azonban derékban szelte minden nyomorúságunk oka, irtóbb hadjárat, mint a világháború: Trianon.

A magyar posta 1880-ban 115-, 1890-ben 237-, 1900-ban 487-, 1913-ban 1139-, 1926-ban pedig 397 millió db postai küldeményt továbbított. Az összes postaküldeményekből esik egy lakosra 1913-ban 54 db, 1926-ban 47 db; a csökkenés 12%.

.

A kereskedelem és forgalom fejlődése a hírszolgálat céljaira a postánál gyorsabb alkalmatosságot kívánt s ezt az elektromos távíróban megtalálta.

Magyarországon az első elektromos távírót 1847-ben *Bécs* és *Pozsony* között létesítették. 1850-ben épült ki a távíróvonal *Bécsből Pestre* és *Zágrábra*. A távíró 1887-ig különálló szervezet volt, ekkor egyesítették a postával.

Ettől kezdve a m. kir. távíró nemcsak a belföldi távíróközlekedés tökéletesítésén munkálkodott serényen, hanem a külföldi távíróösszeköt-

etések létesítését is szorgalmazta. 1899 decemberében nyílt meg a *budapest-londoni*, a *budapest-szófiai* és a *budapest-szerajevói* közvetlen távírvonal. A Kelet és Nyugat közötti nemzetközi távíróforgalom szempontjából felettébb fontos *budapest-konstantinápolyi* és *budapest-brailai* közvetlen távi ró vonal pedig 1907-ben létesült.

A m. kir. postának a távíró fejlesztése terén kifejtett kiváló működését ismerte el a kultúrvilág, amikor 1896-ban Magyarország ezeréves fennállásának évfordulóján a nemzetközi távíróértekezletet Budapesten tartják meg és a legközelebbi értekezletig, 1903-ig, a távíró világegyesület meghatározott ügyeiben a m. kir. postaigazgatóság lett az ügyvivő.

A távíró tökéletesítéséhez nem kis mértékben járult hozzá a magyar szellemi energia is. Budapesten alkalmazták a távírónál legelőször a dinamót, mint elektromos áramfejlesztő gépet. Az elektromos távíró terén világraszóló magyar találmány a *Pollák-Virág-féle* gyorstávíró, amelyet a Magyar Tudományos Akadémia 1903-ban jutalommal tüntetett ki. Magyarországon ezzel a rendszerrel *Budapest* és *Pozsony* között kísérleteztek és itt is beigazolódott, hogy vele mindazokban a viszonylatokban, amelyekben a forgalom igen nagy, az addig használt távírórendszerrel szemben megtakarítások érhetők el. Ezzel a zseniális találmánnyal a külföld is nagy érdeklődéssel foglalkozott. *Macpherson*, a kiváló amerikai távírómérnök, erről a bámulatos találmányról így nyilatkozott: „Magyarország a XX. századba grandiózusán lép be.” E rendszer alkalmazása azonban csak rendkívül nagy forgalom esetén fizethette volna ki magát, ahol t. i. ezt a szerfelett nagy teljesítőképességű berendezést elegendő munkával el lehetett volna látni. Ez a körülmény, valamint a telefonnak újabb rendkívüli fejlődése a főok, hogy ez a csodálatos rendszer a távíratózás terén nem terjedt el.

A távíró a telefon nagymértékű térfoglalásával valóban fokozatosan háttérbe szorul, amit bizonyítanak a távíróra és távbeszélőre vonatkozó hazai adatok.

Magyarországon a távíró 1880-ban 3-, 1890-ben 4.5-, 1900-ban 7.5-, 1913-ban 14- és 1927-ben 5 millió távíratot közvetített; 10 lakosra úgy 1913-ban, mint 1927-ben 6 db távírat jutott.

A múlt század hetvenes éveinek végén Amerikából indult el világhódító útjára a távbeszélő. *Bell*-nek elmés készüléke, amelyről 1876-ban, a híres fizikus lord *Kelvin* mint csodáról beszél, a hírközlekedésnek csakhamar legtökéletesebb intézménye lesz.

A távbeszélő eleinte egyes városokban, így 1881-ben Budapesten is, mint magánvállalat létesül. Ezt a vállalatot a magyar állam 1887-ben megváltotta, 1897-ben pedig saját kezelésébe vette.

Az 1888. XXXI. t.-c. a távírók, távbeszélők és villamos jelzők létesítését az állam fenntartott jogai közé sorozta, így lett a távbeszélő is a postával és távíróval összekötve állami monopólium.

A távbeszélőt eleinte csak a helyi forgalomban használják, a légvezetékes távbeszélő azonban csakhamar a távolsági forgalomban is szerepet játszik. Fejlődésében messze túlhaladja a távírót. Magyarországon az első nagyobb hosszúságú interurbán (városközi) távbeszélőösszeköttetés 1890-ben *Budapest* és *Bécs* között nyílt meg. *Budapest* és *Berlin* között pedig, több mint 1000 km hosszú vonalon, a távbeszélőösszeköttetés 1897-ben létesült. Akkoriban ez volt a leghosszabb távbeszélő vonal az európai kontinensen. 1905-ben nyílt meg a *budapest-belgrádi* és a *budapest-bukaresti* távbeszélő vonal.

A világháború alatt a távbeszélő annyira fejlődött, hogy kábelek segítségével országokon keresztül igen nagy, 4000 km-t is meghaladó, távolságon lehetségessé vált a beszélgetés. A tudományos technikának ezt a vívmányát a Trianon által megcsönkített Magyarország is kihasználta. 1927-ben nagy költséggel létesítette az első távolsági, mintegy 210 km hosszú, távbeszélő kábelt a Budapest és Bécs közötti viszonylatban, elágazással Pozsony felé. Ezzel a távbeszélő kábellel nemcsak Bécs, Nürnberg, Frankfurt, Berlin stb. városokkal sikerült a beszélgetés lehetőségét jelentősen megjavítani, hanem Svájc (Zürich), Franciaországgal (Párizs), Angliával (London) stb. is lehet telefonon beszélgetni.

Magyarország távbeszélőforgalmának fejlődését mutatják a következő adatok: A beszélgetések száma volt 1901-1905 között átlagban 58 millió, 1906-1910 között átlagban 129 millió, 1913-ban 234 millió és 1927-ben 150 millió. Tíz lakosra esik 1913-ban 112 beszélgetés, 1927-ben pedig 179. Eszerint a lakosság számához és 1913-hoz viszonyítva a távbeszélőforgalom 1927-ben 60% -kai volt nagyobb.

Nagy haladás legutóbb *Budapest* távbeszélő hálózatában a távbeszélő automata-rendszer bevezetése, amely a helyi távbeszélő közlekedést máris lényegesen megjavította.

A távbeszélővel kapcsolatban meg kell emlékeznünk egy speciális magyar rendszerről, a rádió előfutárjáról, Budapestnek hírközlő különlegességéről, a *telefon-hírmondó*-ról, amelyet *Puskás* Tivadar szabadalmazott kapcsolási módozatával 1893-ban létesített. A telefon-hírmondó központi szerkesztőségében felvevő készülékbe mondják be a különböző, kereskedelmi, tőzsdei és újsághíreket, pontos időt stb. s azokról az előfizetők a helyiségeikben felszerelt hallgató készülékkel vesznek tudomást. A híreken kívül a telefon-hírmondó, hasonlóan mint a mai rádió, operaelőadásokat, hangversenyeket stb. is közvetít előfizetőinek.

A távolba való híradásnak legújabb nagyfontosságú ága a drótnélküli táviró: a *rádió*. A háború előtt az 1908-tól kezdve alkalmazott drótnélküli távirónak főképpen a tengeri hajózás biztosságának fokozása szempontjából volt nagy a jelentősége. Rövid idő alatt meglepő gyorsan fejlődik. A háború folyamán sok viszonylatban csakis ilyen módon lehetett táviratokat továbbítani. Így Magyarországon is 1914. év végén állították fel *Budapest*en a (Csepel-szigeten) az első rádió-állomást, hogy a háború következtében megszakadt távirati összeköttetést a semleges államokkal (*Spanyolország, Svédország*), valamint szövetségeseinkkel (*Bulgária, Törökország*) felvehessük.

A *csepeli* adó és a *Gyáli-úton* létesített vevő rádió-állomás rendszeres forgalmát 1920 január havában a magyar béke delegáció levelezéseinek Párizssal való közvetítésével kezdte meg. A *csepeli* rádióállomást 1921 őszén 3000 km hatástávolságú lámpaadóval szerelik fel és ugyanitt 1923 nyarán próbaképpen rádiótelefont is berendeznek.

A nagymértékű emelkedő rádióforgalom csakhamar újabb nagy rádió-állomás létesítését tette szükségessé. A *Székesfehérvár*-on 1923 folyamán épült leadóállomás Európa legtávolabbi állomásaival biztosítja az összeköttetést. Vele kapcsolatban 1924-ben *Tárnok*-on nagy rádióvevő állomás létesült. Egyidejűleg az egész állami rádiószolgálatot a főpostai épületben berendezett rádióüzem-központban egyesítették. A rádióüzem-központ forgalma azóta évről-évre nagymértékben növekszik, 1926-ban Barcelona, Berlin, Fiume, Krakkó, London, Párizs, Piza, Szófia rádióállomásaival váltott (vett és leadott) rádiótávíratok száma 351.312, 5,195.884 szószámmal; 1925-ben a távíratok száma 223.632, a szószám 3,247.735.

A háború után a rádió mint szórakoztató eszköz magánosoknál felserelt olcsó vevőkészülékek útján nagy mértékben terjed el.

Az 1925. IX. t.-c. felhatalmazta a kereskedelmi minisztert, hogy a rádióra az állam fenntartott jogát rendeleti úton szabályozza. A vonatkozó rendelkezés az állam jogát nemcsak a rádióállomások berendezésére, hanem a készülékek előállítására és forgalombahelyezésére is kiterjesztette.

	1926. XII. 31	1927. XII. 31	1928. XII. 31
A kis rádióvevő berendezések engedélyezéseinek száma:	58.045	83.314	168.553

A postai utasszállítás

Fontos feladata volt a postának a régi időkben az utasforgalom lebonyolítása. Ez a szolgálat a XIX. század folyamán legnagyobb részben a vasutakra ment át és a posta csak a vasúttól félreeső helyekre közvetítette a személyszállítást.

Az automobil fejlődésével kapcsolatban újra felvirágzik a postának ez a szolgálata. A m. kir. posta 1910-től kezdve utasszállítás céljaira autóbusz-járatokat rendszeresít egyrészt oly vonalakon, ahol még vasút nincs, másrészt a fürdőidény alatt a legközelebbi állomástól, vagy várostól nevezetesebb fürdőinkhez.

Az utóbbi esztendőkből a m. kir. posta újból megindítja az ilyen póstaautóbusz-járatokat. így autóbuszmeneteket tart fenn *Veszprémből* kiindulva öt vonalon. *Balatonfüredre* és *Tihanyba, Enyingre, Pápára, Tapolcára* és *Jutás* állomásra, *Zalaegerszegről Keszthelyre* és *Hévízfürdőre, Sopronból Sárvarra* stb.

A pósta-autóbuszjáratokkal kapcsolatban említjük fel a személy-, illetőleg áruszállító automobilvállalatok teljesítményeit is. Az utóbbi években nagymértékben szaporodik úgy a személy-, mint az áruszállító automobilmenetek száma.

A személyszállító autóbuszvállalatok száma 1927-ben az előző évi 83-ról 147-re, vonalhálózatuk 1839 km-ről 3746 km-re, a menetek száma 532.921-ről 945.513-ra, és a szállított utasok száma 7,558.752-ről 10,786.752-re emelkedett. A forgalom oroszánrésze a helyi járatokra s ezek között is Budapestre esik.

Az automobil árúfuvarozási vállalatok 1927-ben 488.557 q árut szállítottak és 900.376 km utat tettek meg. A vállalatok élén a *Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalata* r. t. vagy röviden *Mavart* áll, amely 1927 október havában indította meg járatait.

A MAGYAR LÉGI KÖZLEKEDÉS

A közlekedésnek evvel a legújabb nemével kísérletképpen már a világháború alatt is találkozunk. 1918 júliusában *Budapest* és *Bécs* között is megindult a repülő posta. A rendszeres polgári légi közlekedés a háború után 1919 tavaszán kezdődik, tehát még alig tíz esztendő. Ezalatt a decennium alatt a légi közlekedés fontos közgazdasági tényezővé vált.

A postai szolgáltatnak legújabb válfaját a *légi postát* az 1925. évi stockholmi nemzetközi szerződés szabályozta. Ennek értelmében a légi-posta szabad közlekedés és az átszállítás díjmentessége biztosítva van.

A *Magyar légiforgalmi r.-t.* már 1920 novemberében megindította belföldi járatait *Budapest-Győr-Pápa-Szombathely,* meg *Budapest* és *Szeged között.* E járatokat azonban a trianoni békediktátum következtében 1921-ben beszüntették.

A posta szempontjából a légi közlekedésnek csak mintegy 300 km-en felül van nagy előnye. A m. kir. posta ilyen nagyobb távolságra szóló légiposta-közlekedést az európai légiposta-hálózathoz csatlakozóan a *Magyar légiforgalmi r.-t.* útján tart fenn.

	1925	1926	1927
A légi postai küldemények darabszáma:	7.707	14.641	16.813

A német *Luft-Hansa* kezdeményezésére 1923 októberében megalakult a *transeurópai légi unió*, amelynek tagja a *Magyar légiforgalmi r.-t.* is. Az unió célja, hogy az európai nagy városokat bevonja a légi közlekedés hálózatába.

A már öt esztendeje üzemben volt *budapest-bécsi* viszonylaton kívül a társaság 1927-ben bevezette a menetrendszerű légiforgalmat *Budapest és Grác között* is s ilyen módon a *Trans-Adriatica* légiforgalmi r.-t. *becs-grác-velence-i* járataihoz létesített közvetlen csatlakozást. A társaság és a német *Luft-Hansa* között 1926-ban létrejött üzemközöség eredménye, hogy *Budapest-ről* a nyári hónapokban *Párizs, London, Genf, Amszterdam, Brüsszel, Hamburg,* stb. városok még ugyanazon a napon este elérhetők. Elismerésre méltó a társaság járatainak majdnem 100%-os pontossága, 1926 folyamán mindössze két, 1927-ben pedig csupán egy sima kényszerleszállása volt.

Ezekben ismertettük az integer és a Trianon által megcsönkített Magyarország közlekedését.

Minden időknek egyik legnagyobb történetírója *Macaulay* találóan állapítja meg: „Az emberi szellem vívmányai közül az ábécének és a könyvnyomtatás művészetének egyedüli kivételével, azok járultak leginkább a civilizáció emeléséhez, amelyek a távolságokat megrövidítették.”

Ezekhez a modern közlekedést megteremtő vívmányokhoz Magyarország, amint szűkre szabott ismertetésünkéből is kitűnik, hatalmas szellemi tőkével járult hozzá, amelyet még Trianon sem volt képes megsemmisíteni.

