

UT- ÉS VASUTHÁLÓZAT.

Az uthálózat sűrűségét és minőségét Középeurópában is, mint másutt bárhol, két tényező szabja meg, egyrészt a népsűrűség és civilizáció színvonala, másrészt a földrajzi viszonyok, elsősorban a domborzat. A népsűrűség területünk északnyugati szegletében, Szászországban, Sziléziában, a Cseh-Morva-medencében a legmagasabb. Ezeken a területeken találjuk a legsűrűbb uthálózatot. A domborzati viszonyok csak a Cseh-medence peremén állítanak a közlekedés elé akadályokat, s ezek a hegyvidékek tényleg szegényebbek is utakban és vasutakban, mint a szelidebb dombvidékek, vagy síkságok. Különösen szembevetendő a Cseh-Medence déli felén a Cseh-Erdő és Bajor-Erdő környékének gyér uthálózata. A Cseh Érchegeység és a Szudéták hegyvidéke sűrűn lakottak és élénk gazdasági életű bányá- és iparvidékek között húzódnak. Itt az ember megpróbált mindentermészeti akadályt leküzdeni és a különben nem túl magas hegyvidéken keresztül számtalan utat épített. Mégis, a természetes akadályövezet hatása az uthálózaton itt is megfigyelhető.

Az északnyugati területekéhez hasonló sűrű uthálózatot a Magyar Medence belsejében találunk, Budapest körül, a nagy Alföldön és a Dunántúlon. Itt is a népsűrűség és a magasabb civilizáció teremtette meg a közlekedési utak sokaságát. A természeti viszonyok a Kárpátok ölében belül seholsem terelnek különlegesebb akadályt a közlekedés elé, sőt e kerekded terület központi futású vizrajza elősegíti a közlekedési utaknak a magyar főváros, Budapest körül való csoportosulását. Látszólag a legkevesebb akadály az utépítésnek a Nagy Magyar Alföld síkságán van. Tudni kell azonban, hogy az Alföldön az ut- és vasutépítéshez legfontosabb két építőanyag, a kő és a fa teljesen hiányzik, ezért az utépítés itt igen költséges, mert messziről kell hozni e nagyszűlyű és nagytömegű építőanyagokat. 1918 után, amikor a Kárpátmedence hegyvidéki részeit politikai határokkal elvágták az Alföldtől, az alföldi utépítés különleges nehéz helyzetbe jutott, mert a szlovák és rutén felvidéknek, valamint Erdélynek fája és kőve, amely addig természetes úton s aránylag könnyen jutott le a Nagy Alföldre, a kisantant államoknak gazdasági elzárkózása miatt nem tudott az Alföldre jutni, vagy csak magas vámtételekkel és kedvezőtlen tarifával sujtva.

Területünk keleti részén és a Balkánon csak a nagyobb transverzális utvonalak vannak kiépítve és az uthálózat, különösen a vasuthálózat és az elsőrendű műuthálózat gyér. Az orosz földön a ritka uthálózatnak elsősorban az alacsony népsűrűség az oka, a Balkánon a még alacsonyabb népsűrűség mellett a majdnem leküzdhetetlen természeti akadályok is. Különösen a Balkán-félszigetnek a nyugati fele az, ahol a Dinári Alpok vidékén egész Középeurópa leginkább utszegény tájait találjuk. Jugoszlávia egyik legfőbb problémája éppen az volt, hogy az ország kellős közepén óriási kiterjedésben alig lakott és járhatatlan vidékek terültek el és a települések sulypontja, valamint a forgalom az ország peremvidékeire szorult. E peremek nem találtak egymással jó összeköttetést, ami gazdasági széthúzásra és politikailag is szeparatizmust vezetett. Ha csak a vasuthálózatot vesszük figyelembe, még szembevetőbb a Dinári hegyvidék közlekedést akadályozó szerepe.

A Dinári Alpok utszegény vidékei mellett szembevetendő gyér uthálózati zóna húzódik az Alpok és Kárpátok hegyvidékén végig. E szembeszökő gyér uthálózatú gyűrű közbezárdja a Magyar Medence sűrű uthálózatú vidékét s abból valósággal külön uthálózat-szigetet teremt. Ez a sziget csak néhány transverzális utvonallal kapcsolódik a környező európai területekhez. A közlekedésföldrajzi különállóság is e-

gyik elősegítője volt annak, hogy a Kárpátmedence hosszú évszázadokon át politikailag és gazdaságilag együtartozó terület volt. A Kárpátok hegyláncain belül elterülő vidékek közlekedési hálózatát a Kárpátokon kívüli vidékek közlekedési hálózatától az is megkülönbözteti, hogy a Magyar Medencében a fővonalak sugarasan a peremvidékektől a központ felé haladnak, a Kárpátokon kívül pedig körkörösén futnak a hegyvidékek külső lábai előtt. Ez a körkörösén futó ut- és vasúthálózat tette közlekedésföldrajzilag lehetővé Krakkó vidékének és Galiciának a cseh és osztrák tartományokhoz való kapcsolódását a XIX. században és ez teremtett lehetőséget a havasalföldi és moldvai román fejedelemségek egybekapcsolódására is. Havasalföld és Moldva vidéke sokkal jobban kapcsolódik egymáshoz, mint bármelyik a kettő közül a Kárpátokon belül levő Erdély tartományhoz.

A Kárpátok és az Adriai tenger körüli hegyvidék kétszeres hatalmas akadálya eltéríti a Magyar Medencétől a Baltikum és Keleteurópa felől Déleuropa és a Mediterráneum felé törekvő utakat, amelyek ezért Felső-Szilézián, a Morva kapun és a Bécsi medencén keresztül igyekeznek az Alpok lábainál kijutni az Adriára, vagy pedig a Keleti Kárpátok előtt visznek a Fekete-tenger felé. Ebben az eltérítésben szerepet játszott a XVI. és XVII. századokban a magyar-török harcizóna, amely a közlekedést és kereskedelmet a Kárpátmedencében akadályozta. Jelen századunkban az 1919-20-ban megvont rossz politikai határok játsszák ugyanezt a szerepet.

A keleteurópai táblán a vasúthálózat igen ritka, megközelíti vasútszegénységben ez a vidék a Balkán nyugati felét. Pedig itt jóval sűrűbb lakosság él, mint a Dinári Alpok vidékén. A műúthálózat azonban pótolja valamennyire a vasutak hiányát. Az oláh alföldnek is igen ritka vasúthálózata van, de sűrű műúthálózata. Igaz, hogy ezeknek az utaknak nagyobb része gyenge építményű és állandóan rossz állapotban van.

A két világháború közötti időben - a motorosítás következtében - Nyugateurópában az utépités nagyon fellendült. Az elsőrendű műutak, autósutrádák, hosszú vonalai épültek ki. Ugyanakkor Középeurópa területén az utépités alig haladt előre. Még azok a tranzverzális autóutak sem készültek el, amelyek a nemzetközi átmenő forgalmat lebonyolíthatták volna s amelyeket legtöbbször külföldi társaságok idegen tőkével támogattak s néhol építettek. Ahol ezek az utak, vagy utszakaszok megépültek is, a mellékutak rossz állapotban maradtak. Voltak egyes országok, amelyek nagy erőfeszítéseket tettek az utépités terén; így Magyarország és Csehszlovákia. Az elsőnél küzdelme eredményességét csökkentette az, hogy hiányzottak az utépitéshez legszükségesebb nyersanyagai; a másodiknál az, hogy olyan területeket kellett összekötnie egymással, amelyeket a domborzat számtalan akadállyal választott el egymástól.

Más országokban azonban nemcsak a modern szükségletek kívánta új utak nem épültek meg, hanem a régi úthálózat is tönkrement a javítás és karbantartás elhanyagolása miatt. Románia volt egyike azoknak az országoknak, ahol az utépités és karbantartás ügyét nagyon elhanyagolták. A Magyarországtól elszakított erdélyi részen és Bukovinában is elég jól kiépített úthálózatot kapott 1920-ban Románia. 1940-ben az erdélyi terület egy részének visszacsatolásakor ezek az utak általában rosszabb állapotban voltak, mint 1920-ban. A meglévő utak állapota Lengyelországban és Jugoszláviában is igen gyenge volt.

A vasútépités időbelileg északnyugaton indult meg leghamarabb és lassan terjeszkedett kelet és délkelet felé. A XIX. század közepén a Kárpátmedencében egyetlen vasútvonal vezetett Bécsből jövet Pozsonyon át Budapestre s onnan Szolnokra, illetve Szegedre. Ugyanakkor a Cseh Medencében egyetlen va-

utvonal vezetett Szászországból az Elbe szorosán Prágába és onnan a Morva Medencén keresztül Bécs felé. Az Alpok keleti lejtője előtt vezető utvonal Pelső-Szilóziától Laibachig volt kiépítve. Pelső-Szilóziából Varsóig is vezetett egy vasutvonal. E kiépített vonalaktól keletre és délre nem volt semmilyen vasutvonal. A XIX. század közepétől 1877-ig, a Balkán területének új politikai elrendezéséig, a vasutépítés elsősorban az Osztrák-Magyar-Monarchia területén haladt előre. A Cseh-Medencében és az osztrák tartományokban egyaránt sok vasut épült és kiépült a Kárpátmedence vasuthálózata is a természetes országterület északi és keleti, valamint déli határaiig. Igen lassan haladt a vasutépítés az Oroszországhoz tartozó lengyel területen, ahol 1877-ben mindössze két vasutvonal vezetett. A Kárpátok északi és keleti külső lábai előtt azonban végig megépült az első fő forgalmi irányt követő vasutvonal Kraków, Lwów, Cernauti, Galati, Bucuresti, Pitesti, Turnu-Severin irányában. Ez a vonal azonban sehol sem jutott ki a Fekete-tengerig, mert Besszarábiában és az Aldunánál hiányzott az összeköttetés. A román területtől délre és a Száva határtól dél felé a Balkánon egyetlen vasutvonal sem volt ebben az időben. A XIX. század legvégén és a XX. század elején épültek ki a Balkán vasutvonalai: ekkor kötötték be a cernavodai híd megépítésével a román vasuthálózatot a Fekete-tengeri forgalomba: ebben az időben épülnek meg az oroszországi vasutvonalak is. Az orosz vasutvonalak a középeurópai szabványos nyomtávtól /1.435 m./ eltérően szélesebb nyomtávval /1.524 m./ épültek. Ezeket a Lengyelországhoz és Romániához került részekben 1920 után át kellett alakítani normális nyomtávúra: a Szovjet-Unió területén továbbra is a szélesebb nyomtáv maradt érvényben.

Az 1930 évi politikai határok szerint az egyes államok vasutsűrűsége és forgalma 1937-ben az alábbi táblázatba foglalt képet mutatta. Közülük a táblázatban az országutak hosszát is 1937-ben, megjegyezzük azonban, hogy az egyes államokban az "országút" megjelölés nem azonos kategóriákat jelent.

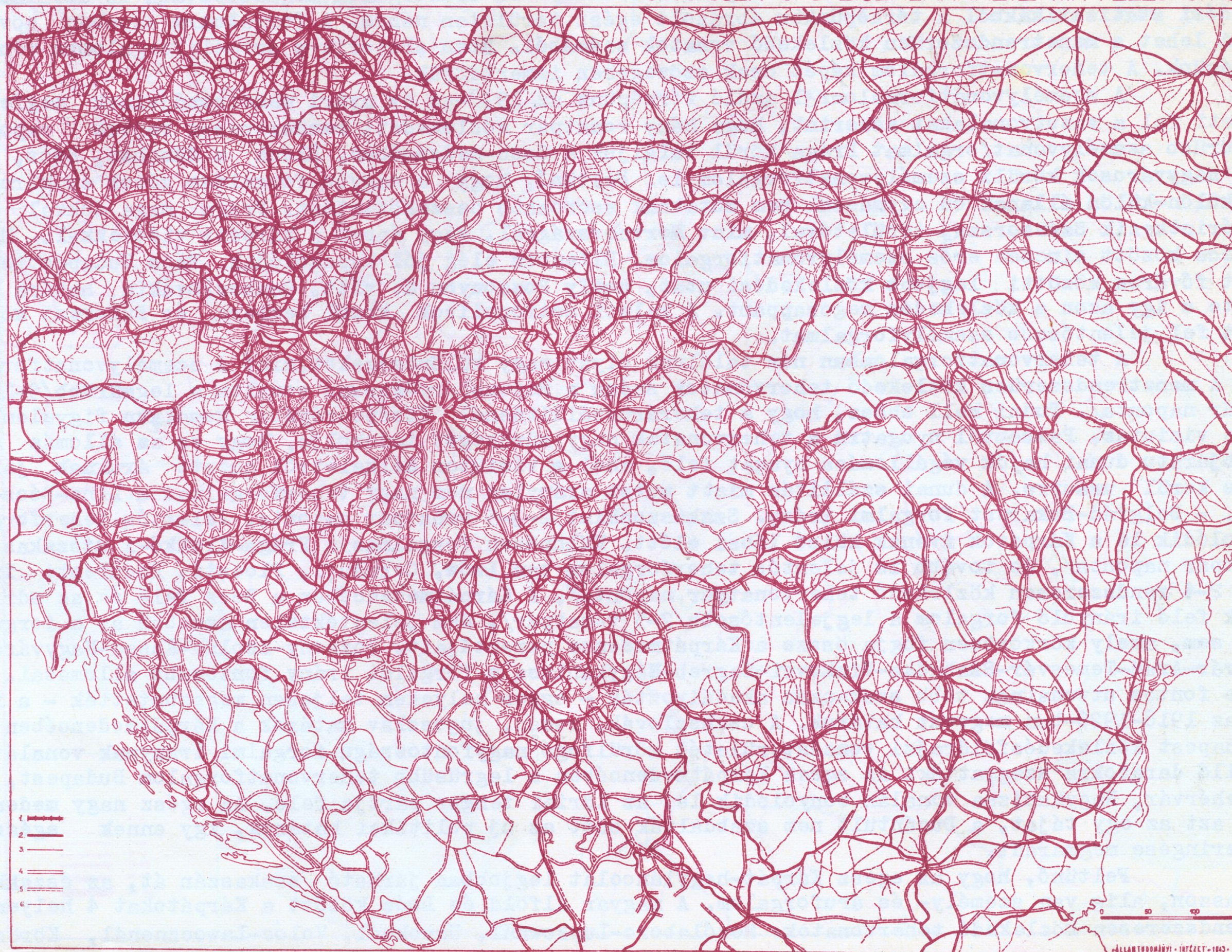
ORSZÁG	A vasutvonalak hossza			Utas		Országutak hossza km	Ezer lakosra jut km	
	km	1000 lakosra	1000 km ² -re	kilometer millióban	Tonna kilometer millióban			
Németország	54.556	0.80	115.6	50.096	79.757	212.733	3.2	
Lengyelország	20.118	0.59	51.9	6.948	22.077	335.726	9.9	
Csehszlovákia	13.925	0.92	99.4	6.861	8.586	69.700	4.7	
Ausztria	5.585	0.87	69.7	2.407	4.151	31.000	4.4	
Magyarország	8.671	0.96	93.2	2.646	3.088	62.225	6.9	
Olaszország	22.901	0.54	73.9	9.806	11.155	62.432	1.5	
Románia	11.216	0.57	38.0	3.141	4.934	103.670	5.5	
Jugoszlávia	9.471	0.62	38.2	2.410	3.216	41.890	2.8	
Bulgária	3.270	0.52	31.7	597	748	25.650	4.3	
Szovjet-Unió	85.200	0.50	4.0	-	354.800	2.691.400	15.5	

ROUTES AND RAILWAY LINES.

KÖZÉPEUROPA ÚT ÉS VASÚTHÁLÓZATA.

UM 1935 KÖRÜL

STRASSEN UND EISENBAHNNETZ MITTELEUROPAS



1. Double-track railway lines. — 2. Normal gauge railway lines. — 3. Local railway lines. — 4. First-class roads. — 5. Second-class roads. — 6. Third-class roads.