

SZEMÉLY- ÉS TEHERFORGALOM ÉS ÁRUSZÁLLÍTÓ UTIRÁNYOK.

Az egyes vasutvonalakon lebonyolódó személy- és áruforgalom megállapítása az általános közlekedési statisztikákból a térképünkön ábrázolt egész területen nehéz. A forgalomra azonban következtetni lehet a menetrendszerűen közlekedő vonatok számából. Ezen alapszik a személyforgalomra vonatkozó térképünk. A tehervonatforgalom képét csak szövegesen ismertetjük.

A személyvonatforgalomról szóló térképünk az 1938-as év nyári menetrendjeinek megfelelően tünteti fel a vasutvonalakat aszerint, hogy hány vonatpár közlekedett rendszeresen rajtuk naponta. A legsűrűbb személyvonatforgalmat Prága körül találjuk a Cseh-medencében. Élénk a München, Bécs, Budapest nagyvárosok körüli személyvonatforgalom is. Feltűnő, hogy a nagyon forgalmas gócek és környeze-
tük külön-külön állanak és egymással nem mutatnak szorosabb összeköttetést. Prága maga sokkal sűrűbben érintkezik Szászországgal területével, mint Morvaországgal, vagy éppen a kárpáti vidékekkel. München és Bécs között sincsen erős személyvonatforgalom. Ellenben elég jól kapcsolódik Bécs Budapesttel, bár a két főváros közötti legjobb közlekedési utat, amely Pozsonyon át vitt, Csehszlovákia határa kettészelte s így azon a közlekedés megcsappant. A keleti metropolisok közül Lemberg és Bukarest környéke mutat fel jelentősebb személyforgalmat.

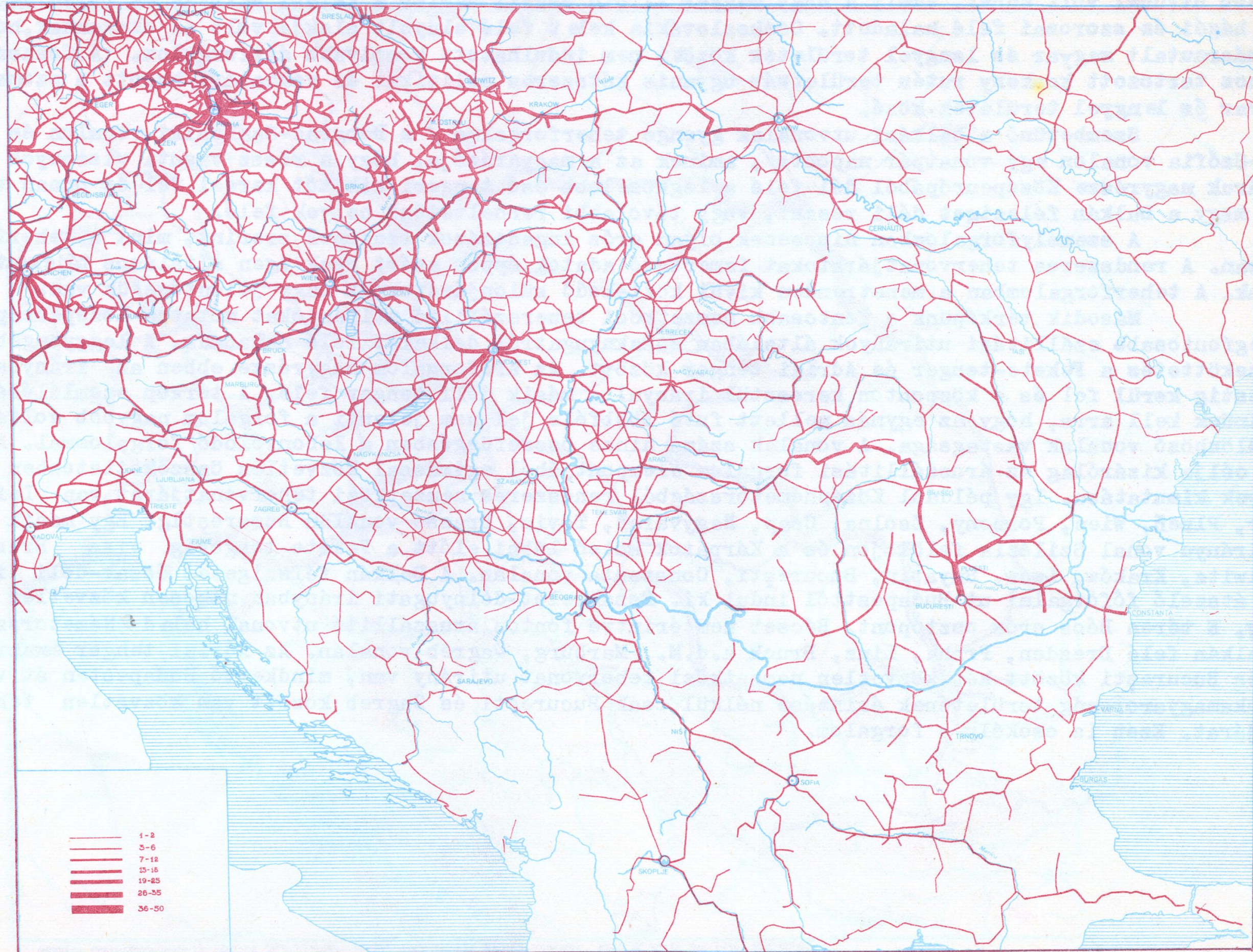
A tehervonatforgalomban nem találunk olyan nagy különbségeket, mint a személyvonatforgalomban. A menetrendszerűen közlekedő tehervonatok száma a Regensburg-Passau vonalon a legsűrűbb/9-10 vonatpár naponta/. Tudni kell ehhez, hogy a teheráruszállításnál Középeurópában komolyan figyelembe jönnék a víziutak. Passautól nyugatra a tehervonatok nagy sűrűségét indokolja, hogy ez az állomás a mélyebbjárati dunai hajók végállomása nyugat felé, ahol a víziuton délkeletről hozott áruknak jelentős része kerül vasutra. A dunai szállítás miatt mutat aránylag nem nagy teherforgalmat a Linz-Bécs-Budapest, - Belgrád-Bukarest forgalmi irány. Szakaszonként 2-3-5 vonatpár naponta. Jelentős teherforgalom bonyolódik le a Kárpátok ívének külső lábai előtt. Különösen forgalmas a Prága-Krakkó-i utszakasz / 6 vonatpár naponta/, de tovább is jelentős teherforgalom van Lwów, Cernăuți, Ploeshti, București irányában/ 2-4 rendszeresen közlekedő tehervonatpár naponta/. A Kárpátmedencében a Bécs felé és az adriai-tenger felé irányuló forgalom a legjelentősebb/2-5 vonatpár/. Nem jelentéktelen azonban az a forgalmi irány sem, amely körkörösén fogja össze a Kárpátmedence peremtárait. Pozsony-Zsolna-Kassa-Nagyvárad-Kolozsvár-Arad-Temesvár-Szabadka-Vinkovci-Zagreb-Nagykanizsa e forgalmi irány fontosabb állomásai. Azonban e fontos utvonálnak több szakaszán akadályozták - egyes helyeken teljesen megszüntették - a forgalmat az 1918-1920-ban megvont határok. A csehszlovák, román, jugoszláv határok a Kárpátmedencében ennek a Budapest közlekedésföldrajzi vonzásterületét körülfogó nagyfontosságú forgalmi iránynak vonalát különálló darabokra szaggatták. Az egész Kárpátmedencében a legrúsúbb tehervonatforgalom Budapest, Székesfehérvár, Nagykanizsa vonalán bonyolódik le, az Adriai tenger partja felé. Az egész nagy medencében csak azt az egy tájat, a Dunántúlt nem szabdalják szét az új politikai határok, így ennek egészséges vérkeringése megmaradt.

Feltűnő, hogy az egész Kárpát-hegyláncolat legjobban járható szakaszán át, az északkeleti szakaszon, alig van személy- és áruforgalom. A magyar Alföld és Lwów között a Kárpátokat 4 helyen lépik át rendszeresen közlekedő tehervonatok: Mezőlaborc-Lupkownál, Uzsoknál, Volóc-Lawocznenál, Körösmező-

THE TRAFFIC OF PASSENGER TRAINS.

(1938.)

SZEMÉLYVONATFORGALOM 1938.



A KÖLÖNBÖZŐ VASTAGSÁGÚ VONALAK EGYES VASÚTVONALAKON NAPONTA RENDSZERESEN KÖZLEKEDŐ VONATPÁROK SZÁMÁT JELELTIK.

The numerals give the number of regular passenger trains on the different lines.

nél; a legutóbbi helyen 2, a többin 1-1 vonatpár naponta. Pedig a lengyel és magyar tájak sokféle áruban erős egymásrautaltságot mutatnak és a régebbi évszázadokban az egész Kárpátmedencében kevés forgalmasabb utvonallal volt annál, amely a nagy magyar Alföld északi szélén a keleti szlovák és rutén hegyvidék hágói és szorosai felé haladott. Csehszlovákia kelet felé elnyúlt alakja volt az oka annak, hogy az egymásrautalt magyar és lengyel területek között nem indulhatott komolyabb áruforgalom. A Csehszlovákiához tartozott keskeny rutén területsáv ugyanis kétszeres politikai és vámhatárt huzott a szomszédos magyar és lengyel területek közé.

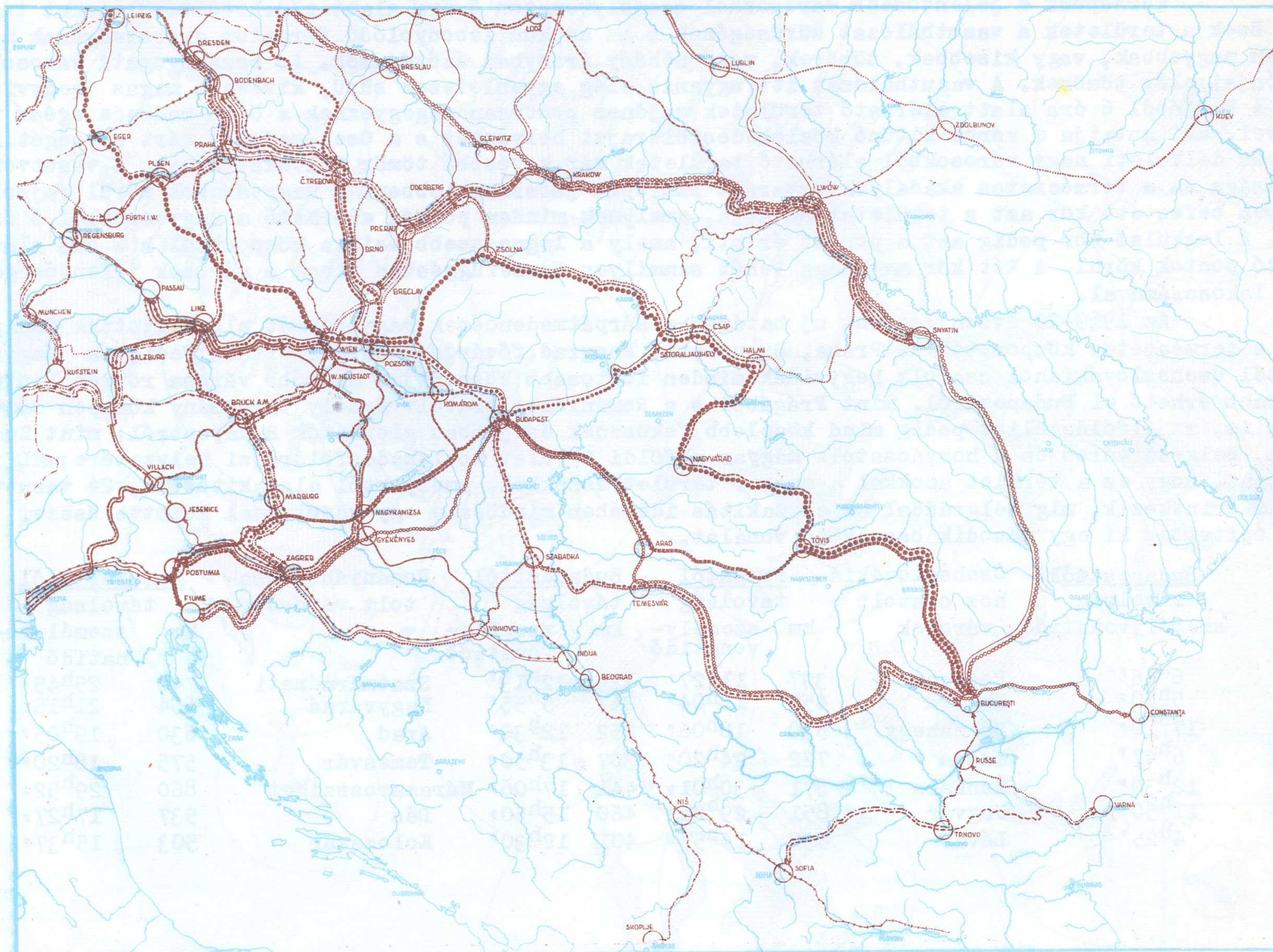
Szembevetendő a balkáni utvonalak gyenge teherforgalma / a Beograd-Szaloniki vonalon és Beograd-Szófia vonalon egy vonatpár naponta/, aminek az a magyarázója, hogy a rossz vasuti viszonyok miatt az áruk nagyrésze Középeurópából dél felé a legközelebb eső tengeri kikötőt keresi fel és onnan víziúton megy a Balkán félsziget déli részei, vagy távolabbi rendeltetési helyek felé.

A személyforgalomban nincsenek olyan erős ingadozások szezonok szerint, mint a teherforgalomban. A rendszeres tehervonatjáratokat ismertető adatok éppen azért csak igen általános tájékoztatást adnak. A teherforgalomban a menetrenden kívül közlekedő különjáratoknak nagy jelentőségük van.

Második térképünk a fontosabb nemzetközi teherszállító utirányokat mutatja Középeurópában. A legfontosabb szállítási utirányok általában északnyugatról délkelet felé haladnak. A leggyengébb az összeköttetés a Fekete-tenger és Adriai tenger között. Az áruforgalom nagyrésze ebben az irányban Budapestig kerül fel és e központon keresztül irányul a másik déli tenger felé. A térkép szemlélésénél ügyelnünk kell arra, hogy az egymás mellett futó többféle jel nem jelenti a forgalom nagyobb voltát, sem a különböző vonalak vastagsága. A vonalak száma nincs összefüggésben a lebonyolódó forgalommal. A térkép célja kizárólag az áruszállítási forgalom szempontjából egymással közvetlen összeköttetésben lévő helyek kimutatása. Így például Középnémetországból rendszeres nemzetközi tehervonatjárat van Leipzig, Eger, Plzeň, Wien, Pozsony, Zsolna, Csap, Nagyvárad, Tövis, Brassó vonalán Bucureștiig. Egy másik hasonló irányú vonal Szilézia felől jön és a Kárpátok külső lábai előtt a Fekete tengerig visz Breslau, Gleiwitz, Kraków, Lwów, Snyatin, București, Constanța vonalán. A Balkán félszigetet észak-déli irányban átszelő főforgalmi út Budapesttől indul ki. Északkelet-délnyugati irányban nincsen közvetlen utirány, E téren Bécs erős osztópont. Bécsen nem érintve fontos áruszállító utvonallal halad Németországból a Balkán felé Dresden, Praha, Linz, Bruck a.d.M., Marburg, Zagreb vonalán. Az Adriai tenger északi partja és București között két közvetlen nemzetközi tehervonat utirány van, mindkettő Budapesten át vezet. Csonkamagyarország területének érintése nélkül csak București és Zagreb között van közvetlen tehervonatjárat. Ezen is csekély a forgalom.

PRINCIPAL TRANSPORTATION ROUTES.

A LEGFONTOSABB ÁTMENŐ ÁRUSZÁLLÍTÓ UTIRÁNYOK KÖZÉPEURÓPÁBAN



FORRÁS: INDICATEUR POUR LE SERVICE INTERNATIONAL DE MARCHANDISES PAR WAGONS COMPLETS EDITION DU 15 MAI 1936 WÜRZBURG.