

mtatkki

Hungarian Academy of Sciences
Centre for Social Sciences
Institute for Minority Studies

A PDF fájlok elektronikusan kereshetőek.

A dokumentum használatával elfogadom az
[Europeana felhasználói szabályzatát](#).

KÖZLEKEDÉS

A Dunavölgyének közlekedési útvonalai közül azok, amelyek az Osztrák-Magyar Monarchia fennállása alatt épültek ki, az akkori egységes államterület követelményeinek megfelelően létesültek, vagyis túlnyomóan a fővárosokba irányulóan épültek. Az első világháború előtt a közlekedési hálózatot még kedvezőbbé tette, hogy a közutak és vasútak kiépítésével létesült útszervezet természetes kiegészítői, a vízi utak, a folyamok és folyók hajózható szakaszai, szintén a fővárosok felé irányuló forgalom szolgálatában voltak. Az Osztrák-Magyar Monarchia megszűnésével azonban, tehát az első világháború után, a szomszédos államoknak juttatott területek folyói, amelyek csaknem kivétel nélkül mind a Kárpátmedence belseje felé folynak, éppúgy, mint e területek közötti és vasúti hálózata rendeltetésüket, hogy a volt főváros felé irányítsák a forgalmat, elvesztették, ami a dunavölgyi államok egész közlekedési rendszerének megromlását okozta és számtalan közlekedési zavar kútforrásává vált.

Az egykori Osztrák-Magyar Monarchia területétől délre és délkeletre fekvő, tehát a balkáni államokban, az iparosodás és városképződés csökkenő arányával összhangban a közlekedés fejlettségi foka is kisebb. Az első világháború előtt Szerbia, Románia, Bulgária fővárosának a Dunavölgy forgalmában jóval kisebb szerep jutott, mint Wiennek vagy Budapestnek. E két főváros ugyanis, nagy tranzitókereskedelmet bonyolított le nyugat és délkelet között. A szomszédos államok azonban nyugat felé való kereskedelmüket nemcsak azért, mert a világháborút követő békek meghúzta határok ezt a közlekedési hálózatot megbolygatták, hanem már az áldatlan vámháború miatt is, úgy igyekeztek vezetni, hogy azok Ausztria, illetve Magyarország területét ekerüljék. Az autarkia évei számos, pusztán közlekedésügyi és közlekedéspolitikai szempontból is felette káros ellentétet ébresztettek fel, amelyeket a többszörös területváltozások sem tudtak kiküszöbölni. A Dunavölgy államainak jövő fejlődése szempontjából kívánatos lenne tehát, hogy ezek az ellentétek mielőbb elsímuljanak és az elkövetkező rendezés valamennyi állam érdekeit egyformán szem előtt tartsa.

A cikk az utolsó békeévekben fennállott helyzetet ismerteti; az utolsó háború pusztításainak statisztikai felvételei még nem állanak rendelkezésre.

1. Közutak

A dunavölgyi államoknak Dél- és Kelet-Európa viszonyaihoz képest fejlett közúti hálózata van. Különösen a volt Osztrák-Magyar Monarchia területén volt jól kiépített közúti hálózat, mely részben a középső-, sőt ókori, a híres római útépitések nyomdokain épült, mégpedig a nagy államterület egységének megfelelően. A közutak Wien és Budapest

fővárosokból csillagalakban ágaztak ki és biztosítottak jó közlekedést a vidéki központok felé. A Balkán-félsziget közútainak kiépítése csak jóval később indult meg, s ott a közutak ma is sokkal alacsonyabb fejlődési fokon vannak, mint azt a következő összeállítás szemlélteti:

	A z ö s s z e s k ö z u t a k	
	teljes hossza km	100 km ² -re eső hossza
Ausztria 1913	124.344	41.5
„ 1936	85.923	102.5
Csehszlovákia 1936	70.190	50.0
Magyarország 1913	96.127	29.5
Magyarország 1936	30.309	32.6
Jugoszlávia 1936	42.065	17.0
Albánia 1936	2.226	8.1
Bulgária 1936	30.791	29.9
Románia 1936	108.291	36.7

Látható, hogy a legkedvezőbb arányt Ausztria, a legkedvezőtlenebbet pedig Albánia mutatja fel. A középhelyen álló magyar arányszámokról megjegyzendő, hogy azok a burkolatlan községi közdülőkutak nélkül számítottak ki, pedig az ilyen utak hossza tekintélyes, így 1913-ban 96.127, 1936-ban 30.309, 1942-ben pedig 50.117 km volt. A beton, aszfalt és más pormentes burkolatok alkalmazása főleg Ausztriában, Magyarországon és Csehszlovákiában terjedt el.

A közutak fenntartójuk szerint való megoszlása a Dunavölgy államaiban a következő képet mutatja:

	Az állami (tartományi)	A törvény- hatósági (kerületi)	A községi	A vasúti hozzájáró és egyéb
	u t a k ö s s z e s h o s s z a (k m)			
Ausztria 1913	21.956	64.908	37.480	—
„ 1936	5.908	19.945	58.806	1.264
Csehszlovákia 1936	15.309	47.553	7.648	80
Magyarország 1913	12.195	36.073	47.253	606
Magyarország 1936	4.436	18.399	7.212	262
Jugoszlávia 1936	10.186	31.879	—	—
Románia 1936	13.850	31.582	62.859	—

A törvényhatósági utak sorában Magyarországon vármegyei és városi törvényhatósági utak, Ausztriában és Csehszlovákiában kerületi, Jugoszláviában pedig u. n. „bánsági utak“ szerepelnek. Ausztria állami útjai a szövetségi utak elnevezést viselik, egyéb utak pedig konkurrensutak név alatt szerepelnek.

A Dunavölgy nyugati és középső része jól megépített autóutakkal rendelkezik. Jugoszlávia és Románia már sokkal kevésbé, a legkevésbé Albánia, ahol ritka a gépkocsival is járható út és vasút még ma sincsen. A Dunavölgy külön felemlítendő nevezetes útja az az Európán átvezető transzkontinentális autóút, mely London és Isztambul, illetve London és Bukarest között épült ki. Ennek az útnak a Dunamedencét átszelő egyik része Passau — Wien — Budapest — Szeged — Újvidék — Belgrád — Nis és Szófián át vezet Isztambulba. A Budapestnél elágazó másik ága pedig a magyar fővárost Nagyvárad — Kolozsvár — Nagyszeben — és Brassón át Bukaresttel köti össze.

Ausztria. A világháború utáni Ausztria területén a közutak hálózata sűrű és az utak jó állapotban vannak, sok út beton-, vagy aszfaltburkolattal van ellátva. Az 1936. évben 85.923 km. hosszúságú úthálózat volt kiépítve. Ebből 4.442 km a szövetségi utakra, 1.466 km a tartományi utakra, 19.945 km a kerületi utakra, 1.264 km a konkurrens utakra, 58.806 km a községi utakra esett. Átlag 100 km²-re 102.5 km hosszúságú úthálózat jut.

Csehszlovákia. Csehszlovákia úthálózata szintén sűrű és jó állapotban van, sok új beton, aszfalt vagy más pormentes burkolattal is el van látva. Az összes utak hossza 1936-ban 70.190 km-t tett, ami 100 km²-re átlag 50 km hosszú utat jelent. Az állami utakra 8.689 km, a tartományi utakra 6.620 km, a kerületi utakra 47.553 km, a vicinális utakra 7.648 km, a vasúti hozzájáró utakra pedig 80 km esik.

Magyarország. Magyarország területén az úthálózat hasonlóképpen sűrűnek mondható és az utak szintén jó állapotban vannak. Különösen az 1930—36. évek között épült ki igen sok fő közlekedési út, amelyek beton-, vagy aszfaltburkolattal vannak ellátva. Magyarország úthálózatának hossza az 1936. év végén 30.309 km volt, 100 km²-re tehát átlag 32.6 km hosszú út esik. Az úthálózatból 4.436 km állami, 18.399 km törvényhatósági, 7.212 km községi és 262 km vasúti hozzájáró út volt. Magyarország útjainak hossza az 1942. év végén, tehát az átmeneti állapotnak megfelelően 50.117 km-t tett. Ezenkívül volt még 41.954 km közdülő út is. 100 km²-re 29.1 km hosszú út esett (a közdülő utak nélkül). Az ország legfontosabb útjai a háború előtt pormentes burkolattal voltak ellátva, 1942. év végén betonnal, 1.041 km, aszfalttal 819 km, kőburkolattal pedig 1.549 km hosszúságú út volt ellátva.)

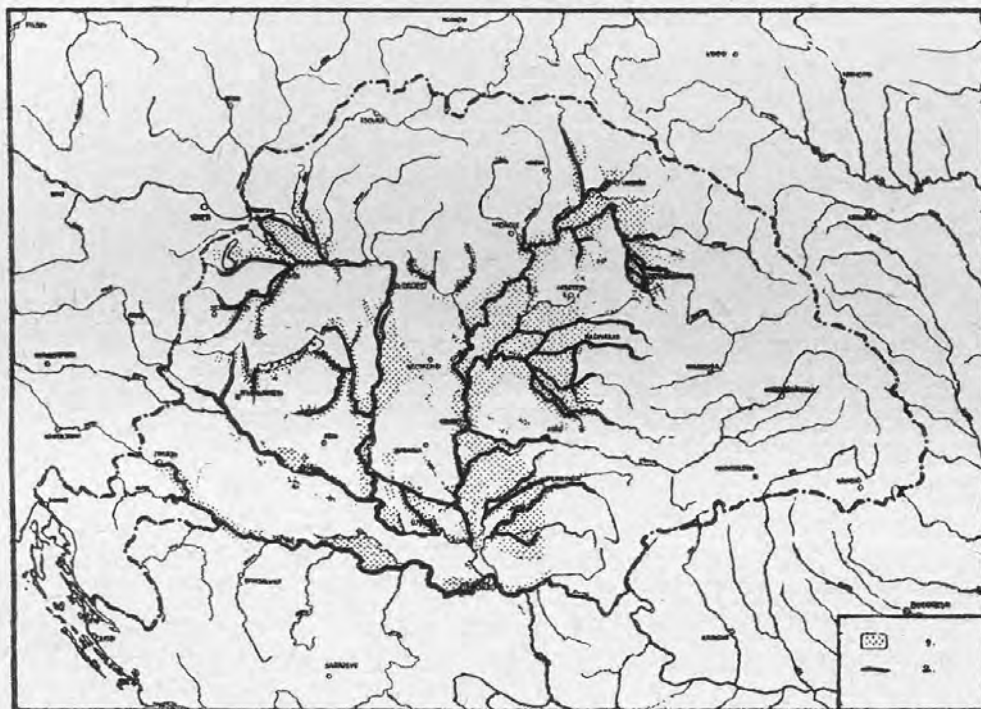
Jugoszlávia. Jugoszlávia területén az úthálózat sűrűsége az egyes vidékek földrajzi viszonyai szerint erősen változó. A sík területű országrészekén jóval sűrűbb, míg a magas hegységekkel ellátott országrészekén az úthálózat egészen ritka. Az országnak az 1936. évben 42.065 km hosszúságú útja volt, amelyből átlag minden 100 km²-re csak 17.0 km út esik. Jugoszlávia úthálózatából 10.186 km állami út, 31.879 km pedig úgynevezett bánági út.

Albánia. Albánia úthálózata ritka, olyan útja, amelyen gépkocsival is lehet járni, igen kevés van, ezek hossza csupán 2.226 km-t tesz s így átlag 100 km²-re mindössze 8.1 km út esik.

¹⁾ A második világháború pusztításai során 8.373 hidunkból 1404-et robbantottak fel s így 67 km hosszúságú hídállományunk 24 km-nyi szakasza, azaz 36%-a esett áldozatul a rombolásoknak. A legsúlyosabb károk a Duna és a Tisza hídjait érték. A csupán Budapesten elpusztult 5 híd hosszúsága, 2200 m, majdnem fele az összes Duna-hidaknak. A helyreállítási munkálatok során Budapesten (Kossuth-híd) és Szolnokon állandó közúti híd épült, Medvén helyreállították a Duna-hidat, Budapesten 3 ponton-hídon közúti forgalom, a déli összekötő ponton-hídon pedig egyvágányú állandó vasúti forgalom bonyolódik le. Augusztus 20.-ára készül el Budapesten a Szabadság-híd, amely villamosközlekedéssel köti össze a város két részét, novemberre pedig felépül az állandó déli összekötő vasúti híd. Folyamatban van a tokaji, algyői, csongrádi közös vasúti és közúti hidak, a tiszafüredi állandó vasúti híd és számos más híd helyreállítása a Körösökön és a Berettyón. Súlyosan megrongált közutaink beton- és bitumenes burkolatú helyreállítása főleg a Dunántúlon már lényegesen előrehaladt. Folyamatban van a makadám kópályák hiányainak pótlása is.

Bulgária. Bulgária úthálózata sem sűrű, mert az ország területének nagy részét magas hegyek borítják, amelyek az útépitést nagyon megnehezítik, mégis az ország úthálózata az 1936. évben 30.791 km-t tett, ami minden 100 km²-re átlag 29.9 km utat jelent.

Románia. Románia elég sűrű úthálózattal rendelkezik, azonban az, a fő közlekedési utaktól eltekintve, általában nincs jó állapotban. Az ország úthálózata 1936-ban 108.291 km-t ért el, amelyből 13.850 km jutott az állami, 31.582 km a megyei és 62.859 km a községi utakra. Romániában 100 km²-re átlag 36.7 km esik.



A FONTOSABB VÍZSZABÁLYOZÁSI ÉS ÁRMENTESÍTÉSI MUNKÁLATOK
MAGYARORSZÁGON 1910-IG.

A pontozott területek árvíztől mentesített részek, a vastagabban húzott folyamszakaszok mentén pedig fontosabb szabályozási munkálatok folytak, vagy árvízvédelmi berendezések létesültek.

2. Gépjárműállomány

Az utolsó békeévekben a dunavölgyi államok gépjárműállományának fejlettsége az industrializálódás kelet és délkelet felé csökkenő irányzatának megfelelően Csehszlovákiában és Ausztriában mutatkozik a legkedvezőbbnek, míg Jugoszláviában és Bulgáriában volt a legalacsonyabb. A statisztikai adatok szerint a két szélsőség között a középhelyen, de a kedvezőbb helyzetűekhez közelebb Magyarország állt az utolsó nagy háborúig.

A gépkocsi-kultúra utolsó normálévekbeli mutatószámai ezek:

	A személygépkocsik száma	Az egy-egy személygépkocsira eső lélekszám
Ausztria	30.088	225
Csehszlovákia	84.844	179
Magyarország	13.987	640
Jugoszlávia	9.876	1.514
Bulgária	3.020	2.043
Románia	23.255	783

Látható, hogy az egy-egy személygépkocsira eső lélekszám minimuma Csehszlovákiában, a maximuma pedig Bulgáriában jelentkezik.

Az egyéb gépjárművek, nevezetesen az autóbuszok, a motorkerékpárok és a tehergépkocsik száma ugyanabban az időpontban (1936) hasonló tanulságokat mutat:

	Autóbuszok	Motorkerékpárok s z á m a	Tehergépkocsik
Ausztria	2.494	11.366	13.599
Csehszlovákia	3.095	60.343	27.311
Magyarország	587	9.512	3.276
Jugoszlávia	533	4.427	2.658
Bulgária	347	1.251	1.091
Románia	2.505	2.748	6.263

A régi Ausztriában az 1913. évben 4.385 személygépkocsi és 856 tehergépkocsi volt üzemben. Magyarország gépkocsiállománya ugyanekkor 2.612 személygépkocsiból és 264 tehergépkocsiból állott.

3. Közúti vasutak

A Dunavölgy nagyobb városaiban a személyforgalom ellátására már a múlt század utolsó évtizedeiben közúti vasutak épültek. Különösen Wienben, Budapesten és Prágában létesült nagyteljesítményű közúti vasúti hálózat. A fővárosok példáit követték az urbanizálódás előrehaladásával a vidéki városok, így pl. Magyarország területén 1937-ben már 7 közúti vasúti vállalat létezett. Jugoszlávia területén 1936-ban 9 közúti vasút volt, amelyek Belgrád, Újvidék, Szabadka, Zimony, Ragusa, Spalató, Zágráb, Nis és Sarajevó utcáin közlekedtek. Romániában közúti vasutak Bukarest, Csernovitz, Kisenev, Brassó, Temesvár, Nagyvárad és Arad városokban épültek. Bulgáriában csak Szófiának van ilyen vasútja. Albánia területén közúti vasút nincs. A Dunavölgy felsorolt nagyobb városaiban lévő közúti vasutak teljes vonalhosszára az egyes államok statisztikái a következő együttes adatokkal szolgálnak.

A közúti vasútpályák teljes hossza km-ben			
Ausztria	1913	778.4	(ebből 93.9 km gőzvontatású)
"	1936	422.0	(ebből 301 km Wienben)
Csehszlovákia	1936	413.3	
Magyarország	1913	367.5	(28 vállalat)
Magyarország	1937	243.4	(7 ")
Jugoszlávia	1936	140.0	
Bulgária	1936	79.0	

A vonalak különböző fejlettségének megfelelő eltérések mutatkoztak az egyes államok közúti vasútainak felszerelésében is. A villamos vontatású motor-, személy- és teherkocsijainak számára vonatkozólag a következő, immár túlhaladottnak tekinthető, adatokat közöljük:

		Motor- k o c s i k	Személy- s z á m a	Teher-
Ausztria	1913	2.544	2.166	76
"	1936	1.906	4.161	287
Csehszlovákia	1936	1.088	957	401
Magyarország	1913	1.943	—	186
Magyarország	1937	1.293	684	419
Magyarország	1941	1.396	566	102
Jugoszlávia	1936	240	113	—
Bulgária	1936	96	68	—

A teljesítményt, tehát a szállított utasok számát, az áruk súlyát és a vonatok által megtett vonatkilométereket az alábbi adatok mutatják:

	A városi közúti vasutak által		
	szállított utasok milliókban	szállított áruk ezer tonnában	megtett millió vonat km-ek
Ausztria 1913 vill. vont.	507.0	240	93.5
gőz vont.	3.0	346	0.7
Ausztria 1936	508.6	76	—
Csehszlovákia 1935	333.6	404	51.4
Magyarország 1913	268.0	1.000	—
Magyarország 1937	357.5	192	51.5
Jugoszlávia 1936	42.8	—	21.1
Bulgária (Szófia) 1936	46.0	—	10.0

4. Vasutak

A Dunavölgye Európának vasútvonalakkal sűrűn ellátott része. Különösen a volt Osztrák-Magyar Monarchia területén lévő államoknak van fejlett vasúthálózatuk. Főleg Csehország, Szilézia, Alsó-Ausztria, a Dunántúl és a Duna-Tisza köze van vasútvonalakkal sűrűn behálózva. A Dunavölgyében központi fekvésű Magyarország nem annyira a vasútvonalak hossza, mint inkább annak a területhez és a lélekszámhoz viszonyított aránya tekintetében elég kedvező képet mutat, viszont igen elmaradott e tekintetben Bulgária vagy Románia, nem is szólva Albániáról. A dunavölgyi államokban a vasútvonalak hossza s a vonalhossz említett viszonyszámai az első világháború okozta változásokat is figyelembe véve, a következő képet mutatják:

	Év	A vasútvonalak hossza		
		km	száz km ² -re	ezer lakosra
Osztrák-Magyar Monarchia	1913	46.828	6.9	89.5
Ausztria	1913	23.070	7.7	78.7
"	1937	5.858	7.0	87.0
Csehszlovákia	1936	13.506	9.6	88.0
Magyarország	1913	21.798	6.7	100.5
Magyarország	1921	8.566	9.2	107.2
"	1938	8.671	8.3	95.5
Jugoszlávia	1936	9.471	3.8	62.0
Bulgária	1936	3.270	3.2	52.0
Románia	1936	11.216	3.8	57.0

Feltűnően kedvezően alakult Magyarországnak a vasútvonalak százezer lakosra eső hosszát kifejező arányszáma, mely 1921-ben 107.2 volt. Azóta némi visszafejlődés mutatkozik, mert Magyarországon a lélekszám inkább fejlődött, mint a vasútvonalak.

A mozdonypark, a személy-, podgyász-, pósta- és teherkocsiállomány ugyanis a dunavölgyi államokban a következőképpen alakult:

	Év	Gőz-mozdonyok	Személy-k	Poggyász-és posta-			Teher-k
				o	c	s	
Ausztria	1913	7.714	15.375		835	151.363	
"	1937	2.122	6.000		—	32.990	
Csehszlovákia	1936	4.178	9.715		—	93.529	
Magyarország	1913	4.507	9.549	3.160		102.614	
Magyarország	1921	2.288	3.359	1.153		38.519	
"	1938	1.970	4.284	1.239		42.521	
Jugoszlávia	1936	2.490	5.108		—	54.494	
Bulgária	1936	540	627		—	10.646	
Románia	1936	3.646	3.715		—	56.877	

A gőzmozdonyokon kívül részben villamosmotorok is szerepelnek a vontatásban, így Magyarországon a táblázatos összeállításban említett gőzmozdonyokon kívül 1938-ban 335, 1942-ben pedig 401 motor is végzett vontató szolgálatot.

A személy- és teherforgalom alakulását feltüntető adatok az alábbi képet mutatják:

		A v a s u t a k			
		által szállított személyek	árutonna	kilométerteljesítménye személyek	árutonna
		m i l l i ó k b a n			
Asztria	1913	302.0	159.0	8.465	17.273
"	1937	59.5	27.7	2.407	4.151
Csehszlovákia	1936	240.9	68.5	6.776	8.563
Magyarország	1913	166.0	87.0	5.022	9.914
Magyarország	1921	111.8	19.6	2.534	1.594
"	1938	109.0	26.5	2.645	3.088
Jugoszlávia	1936	44.0	16.8	2.410	3.270
Bulgária	1936	9.2	5.0	597	907
Románia	1936	39.1	25.7	3.141	5.499

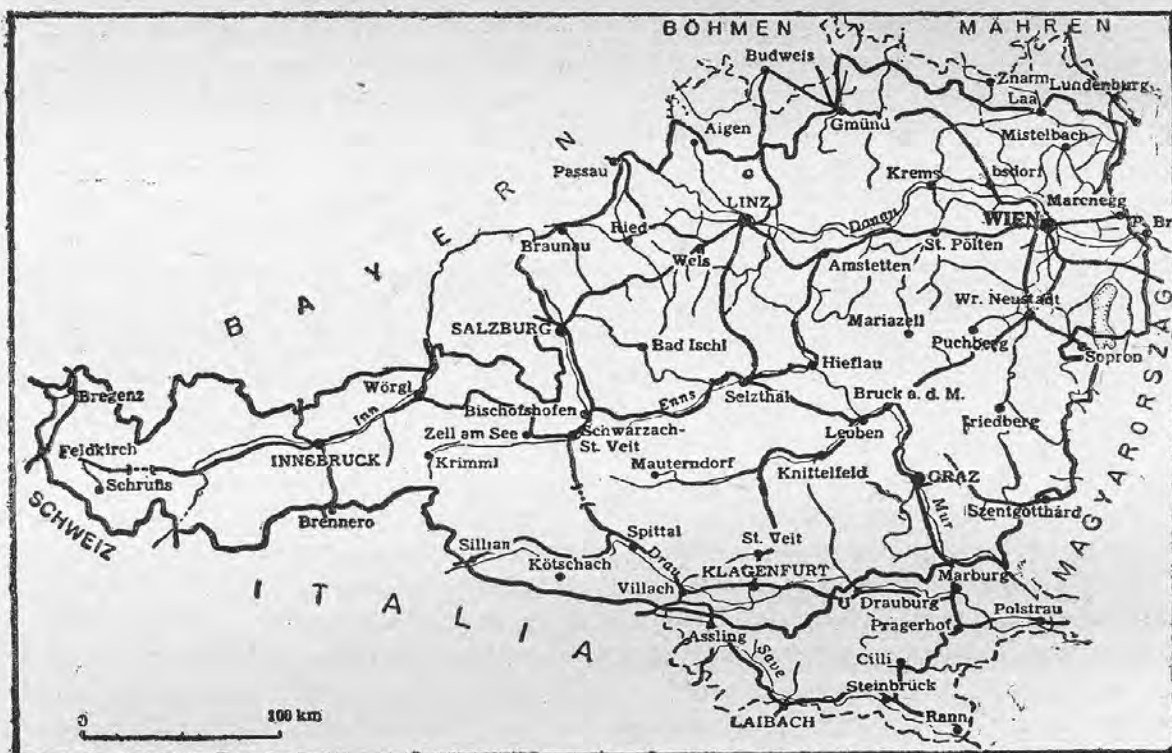
Ausztria. A világháború után az Osztrák Államvasutak sok vasútvonalat elvesztettek. Az osztrák fennhatóság alatt maradt területeknek a legnagyobb részét az Alpok hatalmas hegyvonulatai borítják, amelyek vasútak építését erősen korlátozták, ezért az első világháború után Ausztria vasúthálózata nem oly sűrű, mint pl. a cseh medence hálózata. Az 1937. évben Ausztria vasútvonalainak hossza 5.858 km-t tett, tehát szintén csak a negyed részét érte el az első világháború előtti vasúthálózatnak. A vasútvonalak legnagyobb része az osztrák szövetségi vasútak kezelése alatt állott. A forgalom lebonyolítását 2.122 mozdony, 6.000 személykocsi és 32.990 teherkocsi végezte. Az 1937. év folyamán a vasútak 59.5 millió személyt és 27.7 millió tonna árut szállítottak és ennek során 2.407 millió személykilométert és 4.151 millió tonnakilométert teljesítettek. Az 1937. évben Ausztriában 100 km²-re 7.0 km, 100 ezer lakosra pedig 87 km vasútvonal esett.

Csehszlovákia. Csehszlovákia területén a vasúthálózat nem volt egységes. A hálózat a cseh medencében igen sűrű és a vonalak Prága főváros irányában sugár alakban futnak össze. A szlovákiai országrész területén viszont a vasúthálózat az ország hegyes volta miatt ritkább s a vasútvonalak inkább a folyók völgyein át délfelé haladnak. Az 1936. év végén a csehszlovák vasútvonalak hossza 13.506 km-t tett. A vasútak a vontatást 4.178 mozdonnyal látták el. Személyforgalomra 9.715 személykocsi, teherforgalomra pedig 93.529 teherkocsi szolgált. Az 1936. év folyamán a vasútak 240.9 millió személyt, 68.5 millió tonna árut szállítottak. Teljesítményük 6.776 millió személykilométer és 8.563 millió tonnakilométer volt. Csehszlovákiában 100 km²-re 9.6 km vasútvonal, 100 ezer lakosra pedig 88 km vasútvonal esett. A vasútak az állam tulajdonában álltak.

Magyarország. Az első világháború utáni években a magyar vasútak jelentős fejlődést értek el. Rövid idő alatt sikerült az összeomlás alatt szenvedett károk és veszteségek nagyrésztét is pótolni. Az 1938. év végén a magyar vasúthálózat vonalainak hossza 8.671 km-t tett, 100 km²-re tehát 8.3 km, 100 ezer lakosra pedig 95.5 km vasútvonal jutott. A vasútak járóműál-

lománya 1.970 mozdonyra, 335 motorra, 4.284 személykocsira, 1.239 pogyász- és póstakocsira és 42.521 teherkocsira növekedett. A vasútak az 1938. évben 109 millió utast és 26.5 millió tonna árut szállítottak. Teljesítményük 2.645 millió személykilométer és 3.088 millió tonnakilométer volt.

A második világháború okozta károkból egy év alatt helyreállítottunk 687 km kétvágányú főútvonalat, 182 km egyvágányú fővonalat, 448 km mellékvonalat, összesen 1317 km nyíltvonalat. Folyik az ország 2 nagy rendező pályaudvarának rendbehozatala is, egyet már teljesen helyreállítottak. Míg egy évvel ezelőtt átlag 15—30 km/óra volt az engedélyezett sebesség, ma ez már eléri a 75 km/órát is. A 10.050 vasúti vas- és egyéb hídból 830 megromlásodott, de ezeket már annyira helyreállították, hogy jelenleg csak 14 rövid vonalrészben szünetel az átmenő forgalom híd hiányában. Egy év alatt helyreállítottunk 590 gőzmozdonyt, 11 villamosmozdonyt, 776 személykocsit. Ma már a főútvonalakon naponta legalább 2 pár távolsági személyvonat közlekedik, Bécs és Bukarest felé pedig nemzetközi vonataink is vannak.



AUSZTRIA VASÚTHÁLÓZATA

Jugoszlávia. Jugoszlávia vasúthálózata, a nehéz terepviszonyok miatt, a Balkán félszigethez tartozó tartományokban, így Szerbiában, Boszniában, Hercegovinában, valamint Dalmáciában ritka, míg Bácskában, Bánátban, valamint Horvát-Szlavonországban jóval sűrűbb. A jugoszláv vasútak, amelyek állami kézben vannak, az 1936. év végén 9.471 km vonallal rendelkeztek, a vontatást 2.490 mozdony, az utasszállítást 5.108 személykocsi, a teherszállítást pedig 56.494 teherkocsi végezte. Az év folyamán a vasútak 44.4 millió személyt és 16.8 millió tonna árut szállítottak. A vasútak teljesítménye 2.410 millió személykilométer, 3.270

millió tonnakilométer volt. Jugoszláviában 100 km²-re 3.8 km vasútvonal, 100 ezer lakosra pedig 62 km vasútvonal esett 1938-ban.

Albánia. Az országnak első vasútja most épül, a személy- és áruforgalmat szekerekkel, személyautóval, illetve teherautóval bonyolítják le.

Bulgária. Az ország vasúthálózatát a Balkán hegység nagy kiterjedése miatt csak nagy fáradsággal és lassan lehetett kiépíteni. Bulgária vasutai államvasútak, vonathosszuk az 1936 végén 3.270 km-t tett. A forgalmat 540 mozdony, 627 személykocsi és 10.646 teherkocsi bonyolította le. Az év folyamán a bulgár államvasútak 9.2 millió utast és 5.0 millió tonna árut szállítottak. Teljesítményük 597 millió személykilométer és 907 millió tonnakilométer volt. Bulgáriában 100 km²-re 3.2 km, 100 ezer lakosra pedig 52 km vasútvonal esett.

Románia. Románia vasúthálózatának sűrűsége az ország egyes tartományaiban különféle. A Havasalföldön és Moldvában, míg a Magyarországtól odacsatolt Bánátban és Erdélyben a hálózat sűrűbb volt. Az ország egységes vasúthálózatának kiépítése elé igen nagy akadályt gördít a Kárpátok hegyláncolata, mert csak kevés olyan szoros van rajta, amelyen át vasútvonal vezethető. Románia az államvasútak rendszerét vezette be. Az 1936. év végén az akkori Románia vasútvonalainak hossza 11.216 km volt. A forgalom lebonyolítására 3.646 mozdony, 3.715 személykocsi és 56.877 teherkocsi szolgált. Az 1936. év folyamán a román vasútak 39.1 millió személyt és 25.7 millió tonna árut szállítottak. Teljesítményük 3.141 millió személykilométer, illetve 5.499 millió tonnakilométer volt. Romániában 100 km²-re 3.8 km vasútvonal, 100 ezer lakosra pedig 57 km vasútvonal esett.

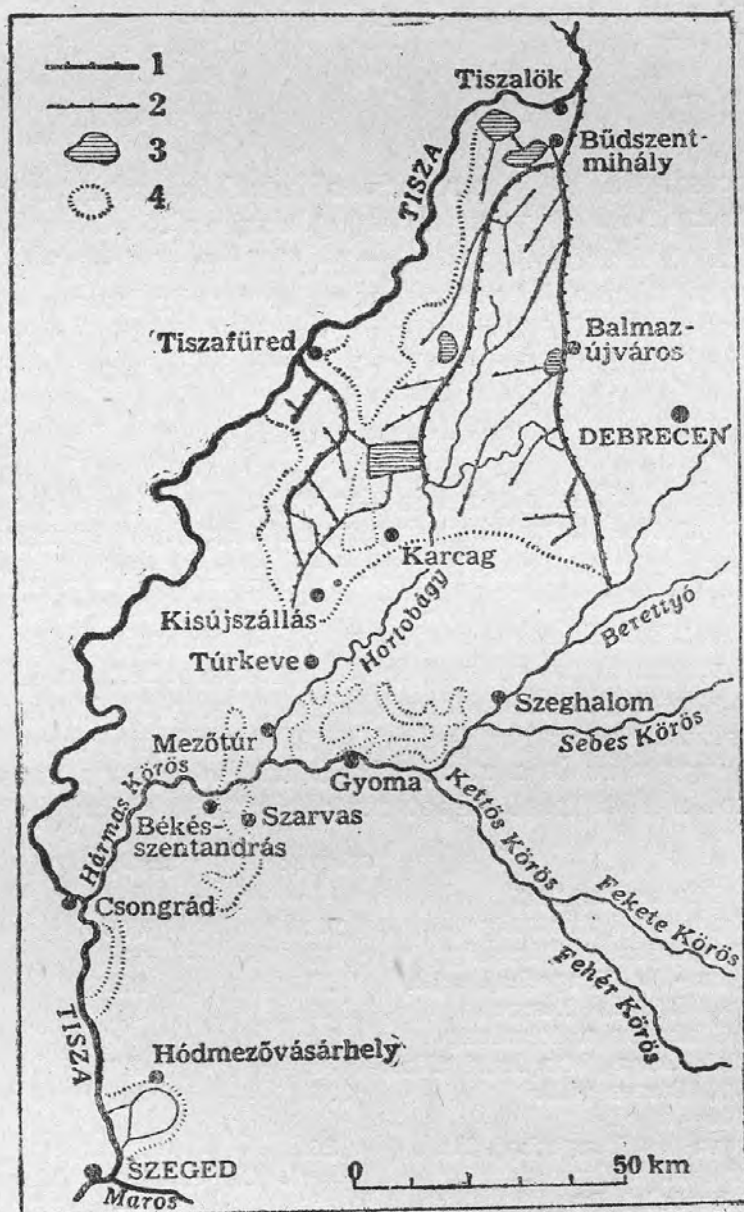
5. Víziutak

A Dunavölgy fő vízi útjai a Duna folyam és az ebbe torkolló nagyobb folyók: Tisza, Kőrös, Maros, Dráva, Száva és egypár csatorna: Ferenc-, Ferenc József- és Béga-csatorna. A Dunavölgy víziútjaihoz számítjuk még a Csehországon át folyó Elba, Moldva és Odera folyók egy részét, valamint a Dél-Lengyelországot átszelő Visztula folyó felső folyását is. Míg a Duna és vízrendszere a Fekete-tenger felé közvetíti a Dunavölgy áruforgalmát, addig az Elba folyó és az Északi-tenger, az Odera és a Visztula pedig a Keleti-tenger felé vezeti e terület forgalmát. Az épülő Duna—Majna—Rajna csatorna elkészülte nagy jelentőségű lesz a Duna-medence forgalmára, mert lényegesen megkönnyíti e területnek a nyugati államokkal való árucseréjét. Tervbevették ezenkívül a Duna—Odera—Visztula csatorna megépítését is, ami a Keleti-tenger felé is megnyitja majd a vízi úton való áruszállítást a balkáni országokból.

A Dunamentén fekvő államok vízi útjai jelentősek. Albániának viszont nagyobb hajózható folyója nincs, az áruszállítást a tengeren a parti hajózás bonyolítja le. Jugoszláviának a Dunán kívül hajózható vízi útja a Tisza déli folyása, a Dráva, a Száva, valamint a Ferenc- és Béga-csatorna is. Bulgáriában a Dunán kívül a Marica, Romániában pedig a Prut, a Dnyeszter s a Béga is hajózható. A Duna-államok hajózható vízi útjainak teljes hosszára és az ebből gőzhajóval is hajózható részére a statisztika a következő adatokat közli:

	A hajózható vizi utak	
	összes	közül gőzhajóval is járhatók
	h o s s z a k m.	
Ausztria 1913	6.530	1.335
" 1936	1.733	360
Csehszlovákia 1936	2.902	478
Magyarország 1913	6.011	3.503
Magyarország 1936	1.640	1.311
Jugoszlávia 1936	2.063	—
Románia 1936	2.658	—

Az első világháborút megelőző időszak Ausztriája szerepel a leghosszabb hajózható vizi úttal, ám ebből 3.880 km hosszúságban csak tutajokkal, csónakokkal lehet közlekedni. A gőzhajókkal járható 1.335 km-es részen kívül még 1.305 km csak vitorlás vagy evezős hajóknak



AZ ALFÖLDI ÖNTÖZŐCSATORNÁK TERVE

1. Hajózó és öntöző főcsatorna. — 2. Elsőrendű öntözőcsatorna. —
3. Tárolómedence. — 4. Öntözhető terület határa.

szól. Ausztria (1936) vízi útjaiból 874 km csak kisebb hajókkal, tutajokkal, további 499 km pedig még mindig nem gőzzel hajtott hajókkal volt csak járható. Ausztria vízi útjai közül 1913-ban 73, 1936-ban pedig 21 km hajózható csatorna volt. Csehszlovákia gőzhajóval járt útjaiból csak 221 esett a Moldvára és az Elbára, a többi dunai út. A magyarországi gőzhajóval is járható vízi utak hosszát folyamok, csatornák és tavak szerint való megoszlásban a következő adatok mutatják:

	A magyarországi vízi utak hossza km.		
	1913	1936	1942
Duna	1.001 ¹⁾	429	646
Tisza	761 ²⁾	540	434
Dráva	598	85	125
Száva	187	—	—
Maros	118	—	—
Kőrös	115	115	117
Ferenc-csatorna	255	—	255
Béga-csatorna	115	—	—
Sió-csatorna	—	20	20
Balaton	121	121	121

1) Dévénytől Orsováig.

2) Tiszaújlaktól Títelig.

Magyarországon 1942-ben kedvező vízállás esetén még 525, tehát összesen 2.022 km vízi út volt járható gőzhajóval.

A román statisztika 1936-ban a hajózható vízi utak folyamok szerint való megoszlására a következő adatokat közli: Románia fő vízi útja a Duna folyam, mely 1.022 km hosszban hajózható. Ezenkívül a Prut 320, a Dnyeszter 826, a Béga pedig 116 km hosszban járható hajókkal.

6. Belvizi hajózás

A dunavölgyi államok belvizi hajózása természetadta lehetőségek szerint mind a személy, mind pedig az áruforgalom tekintetében legjelentősebb a Dunán, már kevésbé intenzív annak mellékfolyóin, vagy a Balatonon és az Elbán. A Dunán az első világháború előtt az Osztrák-Magyar Monarchiának három hajózási vállalata működött, ugyanakkor Magyarországon, a magyar szakaszon kettő közlekedett, az Elbán is kettő, a Balatonon pedig egy. Ezeknek az alább felsorolt vállalatoknak gőzösökkel, uszályokkal és motorokkal való felszerelésére vonatkozó adatok kiegészítve a jugoszláv és a román hajózási vállalatra vonatkozó megfelelő adatokkal a következő képet mutatták 1938 előtt:

	Gőzösök	Uszályok	Motorok
<i>Osztrák-Magyar Monarchia 1913</i>			
Első Dunagőzhajózási Társaság	142	868	—
Délnémet Dunahajózási Társaság	12	115	—
Magyar Folyam- és Tengerhaj. váll.	15	239	—
Egyesült Elba Hajózási Társaság	116	353	—
Szász—Cseh Gőzhajózási Társaság	33	4	—
<i>Ausztria 1936</i> Első Dunagőzhajózási Társ.	59	417	6
<i>Csehszlovákia 1936</i> összes váll.	127	947	185
<i>Magyarország 1913</i>			
M. Kir. Folyam- és Tengerhaj. Rt.	36	249	—
Első Dunagőzhajózási Társaság		(l. Osztr. Magy. Monarchiánál)	
Balaton Gőzhajózási Rt.	5	—	—
Összes magyarországi váll. 1936	90	237	6
<i>Jugoszlávia</i> összes váll. 1936	147	935	22
<i>Románia</i> összes váll. 1936	90	630	5

A magyarországi gőzösök közül 1913-ban a Duna magyar szakaszán a MFTR 29 kerekés és 7 csavaroshajót, a balatoni társaság 1 kerekés és 4 csavaroshajót járatott. A kerekés gőzösök száma 1936-ban 13-ra csökkent, a csavarosoké 48-ra emelkedett, ezeken a személyhajókon kívül 23 kerekés és 6 csavaros vontatóhajó járt, amelyek együttes száma a táblázatbeli 90. A négyszeri határváltozások után 1942-ben Magyarországon a gőzösök közül 17 kerekés és 50 csavaros személyszállító hajó volt, azonkívül 28 kerekés és 7 csavaros gőzös működött. A motorok közül 6 motoros vontató és 10 önjáró motoros volt. Csehszlovákiában ugyancsak 1936-ban a gőzösök közül 34 személy-, 12 teher- és 81 vontatógőzös



MAGYAR VÍZIUTAK

1. Hajózható folyók. 2. Csatornázható folyó. 3. Tervebevett folyószabályozás. 4. Tervezett csatornázás. 5. Régi és új hajózácsatorna (tervezett is). 6. Ferenc József-öntözőcsatorna.

volt, a motoros hajók közül pedig 169 volt személyhajó, míg 16 teher- szállításra és 15 vontatásra volt berendezve. A felsorolt jugoszláv gőz- sők között 33 volt személy- és 114 vontatógőzös, uszályaik közül 577 vasból és 358 fából készült. A felsorolt román gőzösökből 24 szolgált személyszállításra s az uszályhajók közül 511 készült vasból és 58 fából, de ezeken kívül 2 motorosuszályuk és 61 motornélküli tankuszályuk is volt.

A felsorolt vállalatok hajóinak forgalmára vonatkozólag a szállított áruk mennyisége tekintetében az áruforgalmi statisztika pontos súlyada- tokat ad, ám a menetek számáról, vagy a személyforgalomról szóló ada- tokat különbözőképpen vezették s így nem egyöntetűek. Az összehasonlí- tás céljából rendelkezésre álló adatok a következő képet mutatják:

A szállított
árak millió q-ban személyek ezrekben

<i>Osztrák-Magyar Monarchia 1913</i>		
Első Dunagőzhajózási Társ.	23.1	2.200
(csak az osztrák Dunaszakaszon 2168 menettel)	10.0	—
Délnémet Dunahajózási Társ.	1.5	—
Magyar Folyam- és Tengerhaj. váll.	3.3	—
Elbán működő váll. az Elbán	65.0	542
a Moldván	0.6	—
a Visztulán	3.1	—
<i>Ausztria összes váll. 1936</i>	16.7	—
<i>Csehszlovákiai össz. váll. a Dunán 1936</i>	7.0	—
a Moldván és az Elbán	22.5	—
<i>Magyarország 1913</i>		
M. Kir. Folyam- és Tengerhaj. Rt.	8.1	587
Első Dunagőzhajózási Társ.	20.0	1.500
Balatoni Gőzhajózási Rt.	—	—
Összes magyarországi váll. 1936	23.9	1.700
<i>Jugoszlávia összes váll. 1936</i>	49.5	1.600
<i>Bulgária tíz dunai kikötőben 1936</i>	16.9	—
<i>Románia összes váll. 1936</i>	54.1	704

A bulgár dunai kikötők forgalmában 1936-ban 6.380 hajó érkezett külföldről 10.6 millió q rakománnyal és tovább ment külföldre, 5.517 hajó érkezett 4.0 millió q áruval bulgár kikötőből és tovább ment bulgár kikötőbe és végül 2.314 külföldről jött hajó 2.3 millió q-val bulgár kikötőbe ment tovább. E három rész összege a táblázatban szereplő 16.9 millió q.

7. Tengerhajózás

A Dunavölgyét két tenger határolja, az egyik az Adriai-tenger, a másik a Fekete-tenger. Az Osztrák-Magyar Monarchia kikötői mind az adriai-tenger partján feküdtek. Ausztriának legfontosabb kikötője Triest, Magyarországé pedig Fiume volt. Az egykori Osztrák-Magyar Monarchia két államának és fő tengeri kikötőinek forgalmáról az első világháborút közvetlen megelőző időkből a következő adatok állnak rendelkezésre:

	Ausztria (1914)	Magyarbirodalom (1913)
Kikötőkbe érkezett megrakott hajók száma	117.681	31.857
„ „ hajók tonna tartalma milliókban	16.8	4.9
Eltávozott hajók száma	118.909	31.836
„ „ tonna tartalma milliókban	16.8	4.9

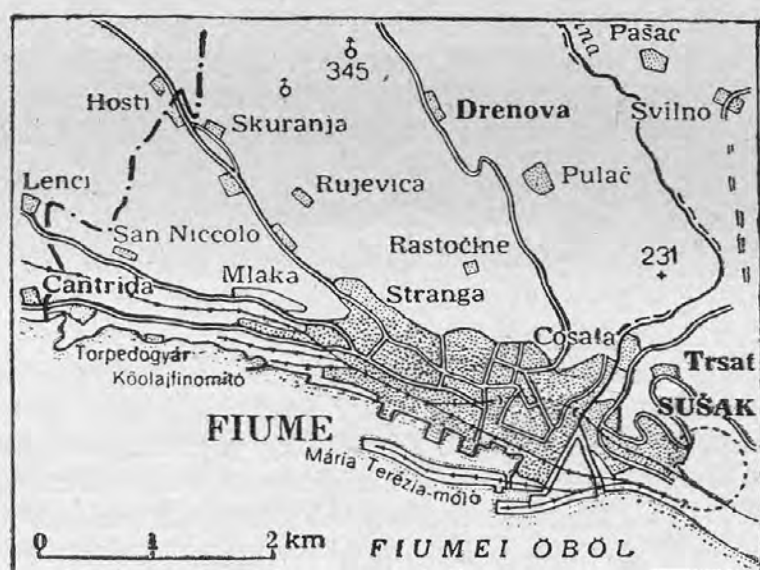
Az osztrák kikötők közül Triestnek volt a legnagyobb forgalma, 1914-ben 10.686 hajó fordult meg a triesti kikötőben 3.9 millió tonna tartalommal. Magyarország legforgalmasabb kikötője Fiume volt, ahová az 1913. év folyamán 13.975 gőzös és 1.726 vitorlás érkezett, összesen 3.5 millió tiszta tonnatartalommal. Viszont Fiuméből indult 13.948 gőzös, 3.4 millió és 1.732 vitorlás hajó, 77 ezer tiszta tonnatartalommal. A fiumei kikötő teljes forgalma 1913-ban a következőképpen alakult: érkezett és indult 27.923 gőzös 6.7 millió és 3.458 vitorlás hajó 158 ezer tiszta tonnatartalommal. A fiumei kikötőben ezenkívül igen élénk áruforgalom bonyolódott le. Az 1913. évben Fiumén át a behozatal 9.2 millió méter-mázsa áru volt 213.4 millió korona értékben. A fiumei kikötő személyforgalma az 1914. évben 1.8 millió utasból állott. Megjegyzendő, hogy Magyarország teljes 1913. évi tengerhajózási forgalmában még 2.074 érkező vitorlás is szerepelt 92.000 tiszta tonnatartalommal; a távozó

vitörölások száma 2.080 89.000 tiszta tonnatartalommal, az érkezők számától és tonnatartalmától tehát alig tért el.

A világháború utáni Ausztria a tengerparttól messze fekvő országgá vált s így tengeri kikötővel nem rendelkezett.

Nincs tengerrel érintkező határa Csehszlovákiának sem. A békeszerződés azonban Hamburgban szabadkikötőt biztosított számára s így az áruforgalmának egy része Hamburgon keresztül bonyolódott le, ahová az Elba-folyón keresztül tudott kijutni s így olcsó vízi út állt rendelkezésére.

Magyarország most a tengertől szintén elzárt ország. A Duna-folyamon keresztül azonban elérheti a Fekete-tengert és azon át a Közel-Kelet országaival közvetlen árucseres forgalomra léphet. Ezt a forgalmat megvalósította a M. Kir. Duna-Tengerhajózási Rt., amely több olyan hajót épített, amely a Duna-folyamon és a tengeren egyaránt közlekedhetett.



FIUME TERÜLETE 1914-ben

Magyarországnak az 1938. évben 4 Duna-tengerjáró hajója volt 3.269 tonna hordképességgel.

Magyar lobogó alatt a világtengereken az 1938. évben 6 egyéb teherszállító hajó is közlekedett, ezek hordképessége 39.700 angol tonna volt. E hajók mind magánvállalatok tulajdonában állottak és csak személyzetük volt magyar. Az 1938. év folyamán ezek a hajók összesen 1.383 napot töltöttek a tengeren, 265 ezer tengeri mérföld utat tettek meg és 2.4 millió métermázsa árut szállítottak.

Jugoszlávia igen hosszú tengerparti határral rendelkezik és számos jó tengeri kikötője van. Az 1938. évben e kikötőkbe 88.386 gőzös és 13.490 vitörölás hajó érkezett összesen 19.9 millió tonna tartalommal, a kikötők-ből viszont 88.359 gőzös és 13.466 vitörölás távozott ugyancsak 19.9 millió tonna tartalommal. A jugoszláv tengeri kikötők összes forgalma 203.701 hajó volt, 39.7 millió tonnatartalommal. A jugoszláv tengerhajózás jelentős utasforgalmat is bonyolított le, az 1938. évben ugyanis majdnem 3.0 millió utast szállítottak a hajók. A legnagyobb forgalmú kikötők Split, Susak és Dubrovnik voltak.

Albánia nyugati határát teljes hosszában a tenger alkotja. Az or-

szág észak-déli irányú árucseréjét megfelelő szárazföldi utak hiányában a hajózás pótolja. Legnagyobb forgalmú kikötője Durazzó, kisebb forgalmúak San Giovanni és Valona. Albán hajózási társaság nincs, a tengeri áruforgalmat főleg olasz és jugoszláv, kisebb részben görög hajók bonyolítják le. Az ország külkereskedelmének 60—70%-a a tengeren át bonyolódik le.

Bulgáriát keletről a Fekete-tenger határolja. Itt több kikötője van az országnak, melyek közül legjelentősebb Burgas és Várna. Az 1938. évben a bulgár kikötőkbe 2.782 gőzös, továbbá 6.586 dereglye és vitorlás érkezett, összesen 2.0 millió tonna tartalommal. A hajók forgalma 2.3 millió métermázsa áru és 42.853 személy volt. A kikötőkből eltávozott 2.739 gőzös, továbbá 6.588 dereglye és vitorlás ugyancsak 2.0 millió tonna tartalommal. Az eltávozó hajók rakománya 3.6 millió métermázsa áru volt, ezenkívül 47.296 utast is szállítottak. A bulgár behozatal 37.3%-át és a kivitel 48.7%-át 1938-ban tengeren szállították.

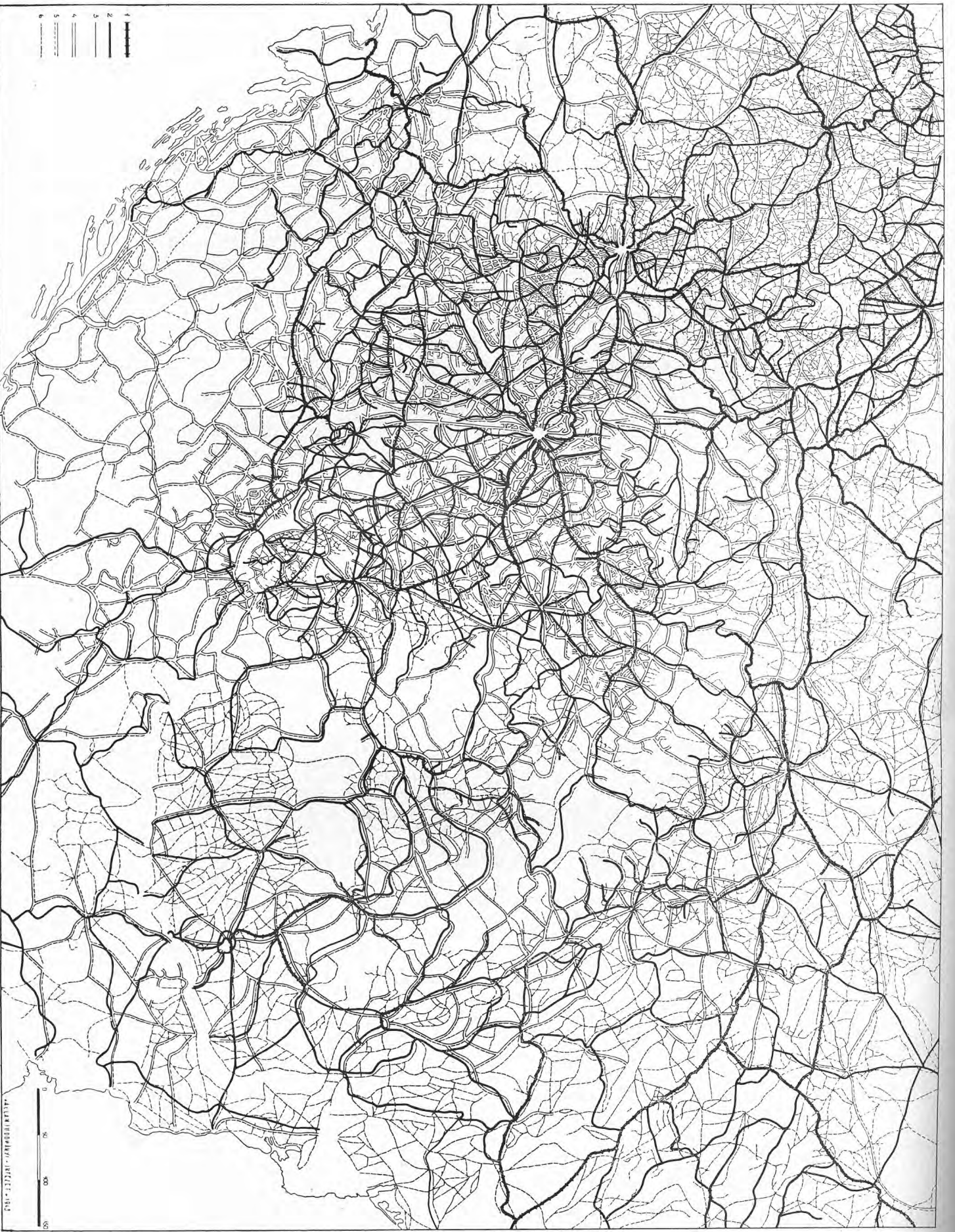
Románia keleten a Fekete-tengerral határos, ahol több kikötője van. Legforgalmasabb kikötője Constanca. A román tengeri kikötőkből az 1936—37. évben 139 járat indult vagy érkezett. Ezek összesen 38.122 utast és 3.3 millió métermázsa árut (nyersolaj és termékei nélkül) szállították.

8. Légiforgalom

A légiforgalom a Dunavölgy országaiban csak az első világháború után következő években (1920-ban, Magyarországon 1923-ban) indult meg, s nagyrészt ezeknek az országoknak egymásközötti forgalmából állott, de több nyugatról jövő rendszeres légijárat is érintette az itt fekvő országokat. Az Osztrák-Magyar Monarchia fennállása idején e területeken légiközlekedés még nem volt. A dunavölgyi repülőforgalom 1937-ben a legintenzívebb Ausztriában volt, ahol 6 személyforgalomra berendezett repülőtérről 48 repülőgép rendszeresen 5.708 km útvonalon közlekedett. A legkevésbé intenzív viszont Jugoszláviában volt, nem is szólva Albániáról, ahol nem volt rendszeres légiforgalom. Jugoszláviában 1938-ban az Aeropot vállalatnak csupán 12 repülőgépe közlekedett összesen 12 vonalon, amelyek együttes hossza 5.605 km-t tett. Romániában 29 gép 9 útvonalon járt rendszeresen, amelyek együttes hossza 7.165 km volt. A légiközlekedés gyakoriságáról az egy-egy év alatt végzett menetek száma és a megtett utak együttes hossza adhat képet, amelyekre vonatkozólag a dunavölgyi államok következő statisztikai adatait közöljük:

	A rendszeres légiforgalom repülőgépei által megtett menetek száma	utak hossza (ezer km)
<i>Ausztria 1937</i>		
Osztrák Légiforg. Társ.	3.331	793
Összes osztrák és külf. váll.	8.767	2.400
<i>Csehszlovákia 1936</i>		
Összes repülőgépek belforg.-ban	3.776	640
Összes repülőgépek külforg.-ban	—	1.900
Prága repülőterét érintő 9 váll.	6.522	—
<i>Magyarország 1937</i>	3.852	—
<i>Jugoszlávia 1938</i>	—	533
<i>Bulgária 1940</i>	1.743	181
<i>Románia 1938</i>	—	1.200

A külföldi vállalatok gépei a magyarországi repülőterek közül csak Budapest repülőterét érintették. Budapestről közvetlen légi összeköttetés



A DUNATÁJ ORSZÁGAINAK FORGALMI ÉS ÜTHALÓZATA

1. Duplavágányú vasútvonal. 2. Egyvágányú vasúti vonal. 3. Keskenyvágányú vasútvonal. 4. Elsőrendű műút. 5. Másodrendű műút. 6. Harmadrendű műút.

volt Wienbe, Párisba, Zürichbe, Prágába, Berlinbe, Bukarestbe és Belgrádba. Szófia légi összeköttetésben állott Bukaresttel, Belgráddal, Szalonikivel és Chersonnal. Románia részben a bukaresti, részben a csernovitzi repülőtérrel közlekedett.

A dunavölgyi államok rendszeres légiforgalma által szállított személyek számáról, valamint a szállított áruk (csomagok, poggyász, ujság és egyéb posta) súlyáról rendelkezésre álló adatok a következő képet mutatják:

	A légiforgalom által szállított személyek száma áruk ezer kg-ban	
<i>Ausztria 1937</i>		
Osztrák Légiforgalmi Társ.	18.997	516
Összes osztrák és külf. váll.	50.047	403
<i>Csehszlovákia 1936</i>		
Összes repülőgépek belforg.-ban	—	613
Összes repülőgépek külforg.-ban	—	25
Prága repülőtérét érintő 9 váll.	32.980	10
<i>Magyarország 1937</i>	23.912	853
<i>Jugoszlávia 1938</i>	2.660	38.3
<i>Bulgária 1940</i>	7.914	—
<i>Románia 1938</i>	12.138	35.7



ALDUNA A KAZÁNSZOROSSAL ÉS A VASKAPUVAL 1914-BEN

A légiforgalomról szóló jugoszláv és román statisztika áruféleségek szerint is részletezett. A jugoszláv légiforgalmi árukból 18.4 ezer kg esett csomagra és poggyászra, 13 ezer kg ujságokra és 6.9 ezer kg egyéb postára. A román statisztika 5.2 ezer kg árut, 25.4 ezer kg ujságot és 5.1 ezer kg egyéb postát mutatott ki a légiforgalomban.

9. Posta

A Dunavölgy államainak területén már évszázadok óta jól megszervezett postajáratok voltak. A postaszolgálat főleg az Osztrák-Magyar Monarchia fennhatósága alá tartozott részekén volt — mint monopolisztikus állami üzem — jól kiépítve. Kevésbé volt fejlett a Monarchiától délre és keletre fekvő országokban, a legkevésbé a Balkán-államokban. A Dunavölgy államaiban levő pósthivatalok számára, az egy-egy év alatt

feladott levélpósta küldeményekre és ujságokra vonatkozólag a következő statisztikai adatok közölhetők:

	A postahivatalok száma	Levél-posta millió	Ujság drb.
Ausztria 1913	9.985	2050.0	330.0
„ 1936	2.139	770.4	236.0
Csehszlovákia 1936	4.587	714.8	292.3
Magyarország 1913	6.610	786.0	234.0
Magyarország 1936	2.432	357.5	110.5
Jugoszlávia 1936	3.975	333.8	148.8
Albánia 1936	56	24.4	—
Bulgária 1936	1.335	53.9	78.0
Románia 1936	6.328	375.3 ¹⁾	—

1) Ujsággal együtt.

A postaforgalom intenzitásának mértéke az egy lakásra egy évben átlagosan eső levélposta, mely Ausztriában 1913-ban 71, míg Magyarországon ugyanakkor csak 38 volt, de 1942-ben már elérte a 62-t. Az albán és a bulgár postaforgalom a legfejletlenebb. Az ujságforgalom mértéke, az egy lakásra egy év alatt átlag eső ujságszám 1913-ban Ausztriában és Magyarországon egyformán 11 volt; 1942-ben Magyarországon 14. A balkán némely államában u. n. postaügynökségek is működnek. A két-féle intézmény együttesen került kimutatásra.

A Dunavölgy államaiban lévő postákon lebonyolódott csomag- és postautalvány-forgalomra vonatkozólag rendelkezésre álló adatok a következő képet mutatják:

	Csomag millió	Postautalvány darab
Ausztria 1913	86.0	35.4
„ 1936	14.2	7.9
Csehszlovákia 1936	18.2	11.6
Magyarország 1913	39.4	29.6
Magyarország 1936	9.7	10.0
Jugoszlávia 1936	5.0	6.2
Bulgária 1936	1.1	1.1
Románia 1936	3.5	5.6

Az első világháborút megelőző intenzív osztrák postaforgalom a kimutatásban szereplő adatokon kívül még 5.3 millió drb értéknylvántással ellátott csomagot és 3.4 millió drb értéklevelet is továbbított. A magyar posta ugyanakkor csak 2.1 millió drb értéklevelet közvetített. A magyar postán továbbított csomagok összszülya a nagyobb országterületen 1942-ben már 174.3 millió kg-ot ért el.

10. Távíró

A Dunavölgy táviróvonalakkal eléggé sűrűn behálózott terület, de nyugatról kelet, illetve délkelet felé mind a táviróberendezések (állomások, készülékek, vonalak, ill. huzalok) gyérülnek, mind a táviratozások gyakorisága csökken. A Dunavölgyben az előző világháború előtt létesített táviróállomások és vonalak legnagyobb része az Osztrák-Magyar Monarchia fennhatósága alá tartozott, s jórészt éppen állami, kisebb részben vasuti, igen kis részben pedig magántulajdon volt. A Dunavölgy államainak táviróállomásairól a következő statisztikai képet nyújthatjuk:

	A táviróállomások között		
	összes száma	állami	vasuti
Ausztria 1913	7.282	4.803	2.459
„ 1936	3.851	—	—
Csehszlovákia 1936	4.447	3.737	710
Magyarország 1913	5.171	2.801	2.370
Magyarország 1936	2.782	1.843	930
Jugoszlávia 1936	2.037	1.486	551
Albánia 1936	53	—	—
Bulgária 1936	620	—	—
Románia 1936	2.236	—	—

Nagy eltérések mutatkoznak az egyes országokban lévő táviró-vonalak és huzalok hosszában is:

	A táviró vonalak összes hossza		huzalok km-ben
	összes	hossza	
Ausztria 1913	47.519	242.900	
Csehszlovákia 1936	19.470	135.030	
Magyarország 1913	26.000	161.000	
Magyarország 1936	8.915	73.960	
Jugoszlávia 1936	18.552	90.526	
Albánia 1936	—	3.284	
Bulgária 1936	661	9.505	
Románia 1936	20.412	73.455	



A DUNA TORKOLATA

A továbbított táviratok számában az industrializálódás és az urbanizálódás kelet és délkelet felé csökkenő arányának megfelelően a dunavölgyi államokban a következő gyérülés látható:

	A továbbított táviratok között		
	összes száma	belföldi	külföldi és átmenő
Ausztria 1913	65.1	—	—
„ 1936	2.8	0.9	1.9
Csehszlovákia 1936	10.7	—	—
Magyarország 1913	26.0	13.4	12.6
Magyarország 1936	2.4	1.5	0.8
Jugoszlávia 1936	3.6	3.2	0.4
Albánia 1936	0.25	—	—
Bulgária 1936	2.6	2.2	0.4
Románia 1936	4.0	—	—

11. Távbeszélő

A Dunavölgy államainak távbeszélőhálózata a legfejlettebb a volt Osztrák-Magyar Monarchia területén létesült államokban, míg az ettől keletre és délkeletre fekvő államokban kevésbé kiépített és gyérebb működésű. A két szélsőség Ausztria és Albánia.

		Telefonközpontok (távbeszélőhivatalok)	Távbeszélő- állomások
Ausztria	1913	1.844	157.933
"	1936	—	283.220
Csehszlovákia	1936	2.965	207.567
Magyarország	1913	2.369	86.084
Magyarország	1936	1.550	139.057
Jugoszlávia	1936	1.349	52.404
Albánia	1936	57	853
Bulgária	1936	646	21.813
Románia	1936	1.283	72.485

Csehszlovákiában a statisztika a központok közül 2.119-et minősített hivatalnak. Bulgáriában a felsorolt központokon kívül 1936-ban 570 telefonszolgálattal is ellátott állomás volt és 1.406 vidéki állomás is működött. Arravonatkozólag, hogy a távbeszélőállomások közül hány csupán mellékállomás, valamint arra, hogy közülük mennyi a nyilvános állomások száma, a rendelkezésre álló szórványos adatokból a következők adhatnak tájékoztatást.

		A távbeszélőállomások közül	
		mellékállomás	nyilvános állomás
Ausztria	1913	—	2.235
"	1936	85.198	3.625
Csehszlovákia	1936	—	4.273
Magyarország	1913	12.467	2.869
Magyarország	1936	34.448	—
Jugoszlávia	1936	—	1.476

Más oldalról világítják meg a telefonhálózat kiépítettségét a távbeszélővonalak és az alkalmazott huzalok hosszára vonatkozó adatok.

		A t á v b e s z é l ő vonalak huzalok h o s s z a (km)	
		h o s s z a	h u z a l o k (km)
Ausztria	1913	—	477.000
Magyarország	1913	38.228	452.977
Magyarország	1936	26.796	679.898
Jugoszlávia	1936	16.603	229.374
Bulgária	1936	20.007	120.617
Románia	1936	19.787	111.822

1945 előtt az egész országban 160.000 távbeszélő állomás volt üzemben. A második világháború táviró és távbeszélő légvezetékeink 75 százaléka ment tönkre. A posta közlekedési és szállító eszközei állományaiban a háború 90 százalékos kárt okozott. Egyéves erőfeszítéssel eddig Budapesten 31.300 telefonállomást sikerült üzembe helyezni. Helyreállították a légvezetékes távolsági hálózat 85%-át, a táviróhálózat 76 százalékat és a légvezetéken épült vidéki helyi hálózatok 64 százalékat. A budapesti előfizetői kábelhálózat 60 százaléka már ismét üzemképes.

Jelenleg Budapesten már nyolc automata-központ működik és az állomások száma napról-napra növekszik. 1945 szeptember hó első felében elkészült az ideiglenes interurbán-központ és így a távolsági forgalom is megindult Budapestről.

12. Rádió

Az alábbi adatok a műsorszórás rádióra, ill. rádióállomásokra vonatkoznak.

A Dunavölgy országaiban a szórakoztató műsort szóró rádióállomások az 1924—25 években kezdtek kiépülni. Amikor az első világháborút követő békék a Dunavölgy új arcukat alakították ki, az akkor létesített országok területén egymásután épültek műsorszóró állomások, még pedig először Ausztriában, Wienben létesült műsorszóró állomás. A Dunavölgy államai közül Ausztria vezetett a rádióelőfizetők ezer lakosra eső arányszámával. A rádióelőfizetők száma és ezer lakosra eső aránya tekintetében a Dunavölgy államai a következő képet mutatják (1937):

	Rádióelőfizetők összes száma	Ezer lakosra esik rádióelőfizető
Ausztria	593.815	88
Csehszlovákia	1,044.382	69
Magyarország 1937	383.505	42
Jugoszlávia	112.918	7
Bulgária	34.000	5
Románia	215.808	11

Ausztriában a wieni állomás kiépülését követte a gráci, linzi, salzburgi, klagenfurti, innsbrucki és voralbergi közvetítőállomások létesítése, amelyek mind a wieni műsort továbbították. Ezenkívül egy rövidhullámú adóállomás is működött Wienben. Csehszlovákiában műsorszóró rádióállomás Prágában, Brünnben, Moravska-Ostravában, Pozsonyban, Kassán és Besztercebányán működött, volt ezenkívül Prágában is egy rövidhullámú adó. A csehszlovákiai állomások részben önálló műsort adtak, részben a prágai műsort közvetítették.

Magyarországon az első műsorszóró rádióállomás 1925-ben Budapesten nyílt meg, mely 3 kw erősségű volt, de néhány év múlva egy 20 kw-os és végül egy 120 kw-os adóállomás is létesült. A 120 kw-os adó Budapest I. műsorát, a 20 kw-os adó pedig Budapest II. műsorát sugározta. Az egész ország területén 1937-ben még négy műsorközvetítő állomás is működött: Magyaróváron, Miskolcon, Nyíregyházán és Pécsen, amelyek csak a budapesti műsort közvetítették. A második világháború következményeképp jelenleg egy 20 kw-os adóállomás működik és a pécsi közvetítő állomás. Pár héten belül üzembe helyezik Budapest II-őt 15 kw erősséggel. A jugoszláv műsorszórók Belgrádban, Zágrábban és Lubjanában, mind önálló műsorral működnek; Belgrádban ezenkívül rövidhullámú adóállomás is volt. Bulgáriában műsorszóró rádióállomás Szófiában, Stara-Zagorában és Várnában létesült. Szófiában külön rövidhullámú adóállomás is volt. A román műsorszórók Bukarestben, Brassóban és Kisenevben működtek, itt is volt egy rövidhullámú adó: Bukarestben. Albániában műsorszóró rádióállomás nem létesült.