

LÉGIJÁRATOK 1935 KÖRÜL.

A légi közlekedés Középeurópa területén az első világháború után igen nehezen indult meg. A békeszerződések intézkedései által egymásra haragított államok utlevélkényszerrel, cenzurával, vámokkal és tilalmakkal akadályozták egymásközt a személy-, hir-, levél-, ujság és áruforgalmat. A légi közlekedést még inkább rossz szemmel nézték és – különösen az 1930-as évek vége felé – területük tulnvomórésze felett megtiltották az átrepülést. A légijáratok szigorúan kijelölt utvonalakon és légikapukon közlekedhettek csak.

Németország gazdasági terjeszkedése Középeurópa és a Balkán felé és befolyásának megnövekedése nyitott utat a nemzetközi légiforgalmi utvonalak és járatok kialakulásának az első világháborút követő második évtizedben. Eleinte a nemzetközi járatok nagyrészt a német Lufthansa szervezete és gépei tartották fenn, később belekapcsolódtak abba a többi államok légiforgalmi társaságai is. Egyes országokban – mint pl. Magyarországon – a kereskedelmi repülés fejlődését akadályozta az, hogy a párisi békeszerződések a katonai repülést megtiltották, ami gépépítés, kísérletezés, pilótaképzés terén hátrányosan éreztette hatását és akadályozta a polgári repülés fejlődését is.

Mint lakosszámra legnagyobb és gazdasági intézményekben is leggazdagabb város, Bécs lett területünkön a légiforgalom legfontosabb központja. Jó helyzete is az északnyugat-délkeleti forgalom és észak-déli forgalom utvonalában alkalmassá teszi a fontos állomás szerepére. A hosszutávú átmenő járatok mindjobban emelték Budapest szerepét. Itt volt közbenső állomása a világ leghosszabb légijáratának az Amsterdam-Keletindia közti holland járatnak. Középnémetországból a Balkán felé, vagy Lengyelországból a Balkán és az Adria felé vezető utvonalakon Budapest sokkal jobb helyen fekvő leszálló állomás, mint Bécs. Emelkedett a hosszutávú forgalom fejlődésével Belgrád és Bucureşti jelentősége is. Az északnyugati terület két legfontosabb légiforgalmi góca Leipzig és Praha volt.

A Nyugat-Balkán rossz közlekedési hálózatán a repülés sem sokat segített. Csak a Beograd – Sarajevo-Split vonal szolgálta az összeköttetést egy leágazással Dubrovnikhoz. Hiányzott a középeurópai légiuthálózatnak az összeköttetése az orosz légiforgalmi vonalakkal. Utóbbiakról nincsenek adataink. Elégé kiépített volt Középeurópa légiforgalma a közelkeleti területtel Athenen és Isztambulon át.

1936	Egy lakósra jutó		Távbeszélő		Gépjárművek	
	levélküld.	távirat	Készülékek száma	10.000 lakosra jut készülék	Egy lakosra jut beszélgetés	száma 1000 lakosra jut
	száma		1000-ben			
Ausztria	113.89	0.37	280	41.4	.	47.512
Csehszlovákia	47.07	0.29	208	13.7	16.6	105.527
Lengyelország	25.86	0.11	249	7.3	14.7	34.324
Magyarország	51.97	0.26	137	15.2	18.3	21.295
Románia	19.3	0.21	58	2.99	5.7	25.070
Jugoszlávia	22.4	0.23	52	3.43	16.9	14.784
Bulgária	23.25	0.40	22	3.5	11.9	4.270
Együtt	34.9	0.22	1006	9.5	13.7	227.712
Németország	95.9	0.31	3431	51.1	38.8	1.564.600
Olaszország	61.4	0.61	537	12.5	0.8	439.994
Szovjet-Unió	7.4	0.48	861	4.97	0.5	514.440

1. ÉQUADATOK 1975 KÖRÜL

