

A 2444

A DEMAGÓGIAI É. KIR. TISZTA ISTVÁN TUD. ÉS ALKALMAZOTT TUD. ÉS ÁLLAMTUDOMÁNYI KARA.

1644 1945/1946 sz. n.

Évk: 1946 évi *Julius* hó 22 n.

Évk: _____

Évk: _____

XIV 7921 - 1946 június 4 - I. t. államfud. -

szótöbbs. kitérés

A 2444

Szül: Szafmarucmeti 1923 jan. 24.



Az emberiség álma beteljesedett, meghódította a levegő birodalmát. Bár a rombolás szelleme egyelőre saját céljai szolgálatába állította az emberiség legnagyobb jelentőségű technikai vívmányát, sőt első helyre sorozta a hadi eszközök között, tagadhatatlan azonban az is, hogy a levegő meghódításának épen stratégiai jelentősége juttatta a repülést a fejlődésnek arra a szédületesen magas fokára, amelyre az eltelt négy évtized alatt eljutott. Bár a gigászi világháború kultúrát, nyugalmat és történelmet elsöprő áldozatai közt a repülőgépet még joggal a legtöbb kárt okozott emberi találmánynak tekinthetjük, hisszük azt, hogy nincs már messze az az idő sem, amikor a lelkek megbékélésével a háború alatt rohamos fejlőd-

désen átjutott repülőgép az emberi jólét, s kultura szolgálatában fogja jóvá tenni azt, a hatalmas vétket, melyet az emberiséggel szemben elkövetett.-

A repülés ügye a világháboru előtt már számottevő gazdasági tényező volt nemcsak ugy, mint a repülőgépgyártás fényesen jövedelmező iparága, hanem ugyis, mint a közlekedés egyik új formája, amely különleges előnyeivel az egész világ gazdasági arculatát van hivatva megváltoztatni.Épen ezért a közgazdaságtannak, elsősorban az alkalmazott közgazdaságtannak a repülés és légi közlekedéssel felmerülő kérdésekkel az ediginél behatóbban és rendszeresebben kell foglalkoznia, hogy megfelelően felkészülve fogadja azt az ajándékot, amit a háboru céljainak szolgálatában tökéletesített repülés gazdaságpolitikai, elsősorban közlekedéspolitikai szempontból jelent.-

Bár ez az értekezés közelebbről csak a légi közlekedés gazdasági kérdéseivel kíván foglalkozni, nem mellőzhető a légi közlekedés más irányu, technikai, jogi kérdéseinek rövid érintése sem, mert csak ezek ismeretében és ezekkel együtt lehet a légi közlekedés gazdasági szerepéről alkotott kép teljes.-

A REPÜLÉS FOGALMA.

A repülés olyan helyváltoztatás, mely a föld felületének érintése nélkül levegőben történik. Ilyen értelemben tehát repülés az eldobott kő mozgása, a puskagolyó pályája, stb. Jellegzetessége, hogy a mozgás három dimenzió irányában történhetik és ennél fogva a helyváltoztatás akadályai az összes földfelszíni helyváltoztatás ilyen-nemű akadályainál sokkal csekélyebbek.-

Szűkebb értelemben azonban repülés alatt csak emberi akarattal irányított személyek és áruk szállítására alkalmas eszközök levegőben való helyváltoztatását értjük.-

LÉGI KÖZLEKEDÉS:

Közlekedésen értjük személyek, javak, hírek, gondolatok, energiaforrások térben való rendszeres, gazdasági céllal bíró

helyváltoztatását.- Ha ez a helyváltoztatás a lég terén át történik, beszélünk légi közlekedésről. Amíg tehát a repülés elsősorban technikai fogalom, addig a légi közlekedés gazdasági fogalom.-

Ahhoz, hogy légi közlekedésről beszélhessünk, szükséges a légtér, mely a földi közlekedésnek pálya szerepét van hivatva pótolni, a helyét változtató személy, jószág, élelem, energia, amely tulajdonkép a légi közlekedés tárgya és közlekedési eszköz, mint a légi közlekedés alanya, mely a közlekedést lehetővé teszi.-

A légi közlekedés előfeltétele a rendszeresség, is, mely nélkül legfeljebb helyváltoztatásról, de nem közlekedésről beszélhetünk. Rendszeresség alatt bizonyos szabályos időközönként bekövetkező ismétlődést értünk, melyre bizton számithatunk. Végül a légi közlekedés leglényegesebb tulajdonsága

a gazdasági cél, vagyis az, hogy a helyváltoztatás gazdasági szükségletet elégítsen ki. Ez a gazdasági szükséglet vagy elsődleges, amennyiben egyenesen arra irányul, hogy a közlekedés tárgya helyet változtasson és ezzel a szükséglet már kielégítést nyer, pl. hir, személy helyváltoztatása, vagy másodlagos szükséglet, amikor csak egy más helyen fellépő, más nagyobb fontosságú szükséglet kielégítését van hivatva szolgálni. Pl. élelmiszer szállítása olyan területre, ahol arra szükség van, elektromos erőátvitel, stb.-

A gazdasági szükséglet szerepének a légi közlekedés kialakulásában nagyon nagy szerepe van. Maga a repülés, mint technikai jelenség sokkal korábbi eredetű, mint a légi közlekedés előfeltételét képező gazdasági szükséglet. A repülést nem gazdasági szükséglet hozta létre, hanem más irányú emberi vágy, a hódítás, a szabadság vágya és a madarak utánzásának ösztöne, továbbfejlődését pedig

elsősorban korán felismert hadászati jelentőségének köszönheti.- Annak, hogy a repülés nem gazdasági szükséglet eredménye, bizonyítéka az is, hogy gazdasági irányu felhasználása is csak születésének 17. évében, azaz: az 1919 - 1920-as években vette kezdetét.- És ez a körülmény szabta meg a légi közlekedés későbbi sorsát is. A gazdasági élet még nem volt elég fejlett ahhoz, hogy a légi közlekedés nyújtotta gazdasági előnyöket, az időt és távolságot szinte megsemmisítő eredményeit hatásosan fel tudta volna használni. Még a mostani háboru előtti években is, amikor a repülés gazdasági jelentősége már világszerte elismert nagyfontosságú tényező lett, alig volt gazdaságilag rentabilis vállalkozás a légi személy és áruszállítás. Mindennek oka pedig az volt, hogy nem jelentkezett olyan erős gazdasági szükséglet, amelynek kielégítésére egyedül a

légi közlekedés lett volna egyetlen lehetőség. Talán épen a szükséglet kérdésével lehet magyarázni a repülés nagy hadászati jelentőségét és ezzel azt is, hogy miért épen a háboruk idejére esik a repülőgépek ugrásszerű tökéletesedése. Itt ugyanis olyan feladatok megoldásának tömeges szükségességére merült fel, amelyre épen a repülőgép volt az egyetlen lehetőség. Légifelderítés, ellenséges területre való mély behatolás, légi utánpótlás, csapatszállítás, földi harcok támogatása.-

A légi közlekedés tehát a gazdasági élet számára egy olyan ajándéknak tekinthető, melynek tulajdonképeni előnyeit a gazdasági élet jelenlegi szervezetében nem tudja olyan mértékben kihasználni, mint amilyen előnyt a légi közlekedés tulajdonképen jelent.-

Még azok az államok is, melyek hatalmas területek és távolfekvő gyarmatok felett rendelkeznek, csak később ismerték fel a légi közlekedésben rejlő gazdasági előnyt - a légi közlekedés specifikus energiáját - s csak most a mostani háborút megelőző években fordították figyelmüket erőteljesebben a légi közlekedési politika felé.-

Ha a légi közlekedés kialakulásának okait vizsgáljuk, meg kell állapítanunk, hogy mégis csak volt bizonyos gazdasági szükség-szerűség, mely a légi közlekedés vállalat-szerű kifejlődését elősegítette.-

A világháborút követő években a hadviselő felek nagy tömegben beszerzett hadi gépei hirtelen feleslegessé és főleg a technika rohamos haladása következtében avultakká váltak. Ilyenformán nagy légitársaságok állottak a győztes államok rendelkezésére, melynek gyakorlati felhasználása a polgári légi közlekedés megszervezésével látszott legcélszerűbb-

nek. Az első légi vonalak világszerte hadigépekből átalakított gépekkel kezdték meg a forgalmukat.-

Volt egy másik ok is, mely szerepet játszott a légi közlekedés vállalati kialakulásában. A háboru végén repülőgépgyártásra átállított gyárak piacot kerestek termelésüknek, s ennek biztosítását úgy látták legkönnyebben elérhetőnek, hogy a légi közlekedési vállalatok alakításához hatalmas tőkebefektetéssel maguk is hozzájárultak.- Így elérték a termelés és fogyasztás egy kézben való egyesítését. Ezáltal a légi közlekedés fejlesztése mind a gyárnak, mind magának a közlekedési vállalatnak érdeke volt, s ez a közös érdek a légi vállalatokban olyan egészséges fejlődési folyamatot indított meg, mely a gazdaságilag legkedvezőbb teljesítmény elérését tűzte ki célul.-

Amint pedig a gazdasági élet a nemzetközi kapcsolatok szélesebbkörű kifejlődésével a már meglévő közlekedési eszközök nyújtotta lehetőségeken túl új, az időt és tért jobban legyőző közlekedési szükségletet fejlesztett ki, a légi közlekedés átjutott a gyermekkorával járó nehézségeken és számára a fejlődés olyan lehetőségei nyíltak meg, melynek kilátásai a technika határt nem ismerő fejlődése folyamán, beláthatatlannok.-

Mint hogy a mostani világháboruban a repülőgép szerepe összehasonlíthatatlanul nagyobb volt, mint az előző háboruban, nem vitás az sem, hogy e téren a fejlődés a küzdelem alatt még rohamosabb volt, mint a repülés 20 előző éve alatt.-

Ha pedig meggondoljuk, hogy a háboru elmúltával a repülőgépgyártás jelenlegi, csak csillagászati számokkal kifejez-

hető termelése a polgári szükséglet kielégítésére fog szorítottatni és a polgári légi közlekedés céljainak szolgálatába lesz kénytelen beállítani mindazokat a technikai újításokat, amelyekhez a háboru során eljutott, képet alkothatunk magunknak a jövő légi közlekedésének kilátásairól.-

Ha a hat-nyolc motoros óriás szállítógépek, rakéta-repülőgépek, öt-hat vitorlázó gépet vontató légi vonatok, helyből felszálló egy-két személyes nagy teljesítményű sport-gépek az emberi kultúra és békés gazdasági élet céljára fognak szolgálni meg fogják a földgolyó jelenlegi közlekedésének egész rendjét változtatni.-

Éppen ezért nem lesz érdektelen, ha az egyes országok légi közlekedése fejlődésének vizsgálatával igyekszünk megvilágítani azokat a törvényszerűségeket, melyek a légi közlekedésnek politikája és

az egyes államok gazdasági, valamint politikai célkitűzései között felismerhetőknél látszanak.-

Amerika a szédületes technikai fejlődés hazája a világ légi forgalmában minden államot megelőzve, első helyen áll. Lehetővé teszi ezt számára nyersanyagokban való gazdagsága, ipari felkészültsége és lakosságának haladó szelleme.- Érdekes azonban megemlíteni azt is, hogy éppen a gyakorlatias gondolkodásának tartott Amerikában csillapodtak le legkésőbb a légi közlekedés szabadsága tekintetében az egész világ jogi irodalmában megindult elméleti viták keltette viharok. Addig, amíg Európában alig akadtak olyanok, akik a légi közlekedés szabadságában a telek tulajdonos jogának megsértését és birtokháborítást láttak volna s ezáltal a repülés szabadságának

joga elé csak elméleti akadályt is mertek volna gördíteni, Amerikában nem egy olyan per volt, ahol az alperes légi közlekedési vállalatot üzemének az abbanhagyására,illetőleg a repülőtér máshol való felépítésére kötelezték azzal az indokolással, hogy a repülés okozta zaj, por és egyéb hátrány sérti a közeli telektulajdonosok korlátlan tulajdonját.-

Természetesen komoly gyakorlati akadályokat itt sem jelentett a légi közlekedés szabadsága és a telektulajdon elméleti összeütközése, ~~éxxx~~ mert a gyakorlati élet csakhamar bebizonyította, hogy inkább a telektulajdonjogról alkotott ezer esztendő's fogalmakat kell az új kor szellemének megfelelően revízió alá venni, mintsem az emberiség legnagyobbszerű technikai vívmányának fejlődése elé a legcsekélyebb jogi akadályokat gördíteni.-

Az Egyesült Államokban korán felismerték a légi közlekedés fontosságát s mint ahogy innen emelkedett először levegőbe az első repülőgép, itt indult meg 1911-ben az első rendszeres postaszállító repülőjárat.

Már a 20-as évek elején a "Bureau of Air Commerce" felállításával törvényhozási uton gondoskodtak a légi közlekedési politikai egységes irányításáról.-

1924-ben az Atlanti- és Csendes Óceán között Omaha és Sanfrancisko városait rendszeresen éjjeli - nappali forgalomban közlekedő légijárat kötötte össze, holott Európában még 1939-ben sem volt polgári forgalomban rendszeres éjjeli repülés. Az amerikai légi forgalom magán]társaságok kezén van és ezek közül legjelentősebb a: "Pan American Airways" nevű társaság. Az Egyesült Államok területén oly sűrű légi közlekedési hálózatot építettek ki, mely

európai méretekkel alig képzelhető el. Vannak repülőterek, ahonnan óránként indulnak repülőjáratok az U.S.A. minden városába. A légi közlekedési vállalatok évi: 200 millió kilométert is meghaladó teljesítményei felülmulják a világ összes államainak együttes teljesítményét. Az Egyesült Államok légi közlekedési politikájában megfigyelhető az a törekvés, amellyel az U.S.A. igyekszik magához ragadni ugy gazdasági, mint politikai vonatkozásban az egész világ feletti uralmát.

Érdekes a délamerikai államok felé kiépített légi forgalom, mellyel elsősorban a Délamerika felé irányuló német befolyást igyekezett csökkenteni.-

Keleten Japán egyre növekvő befolyását igyekezett ellensúlyozni, úgyhogy a világháborút közvetlenül megelőző években itt kiépített közlekedési hálózat-

nak tulajdonképpen ugyanazok a szigetek, illetve városok az állomásai, amelyek a Japán sikereinek lettek később nevezetes helyei. Az 1937. évben megindult ugynevezett: "China Clipper" járat állomáshelyei: Perl Harbour, Wake, Fülöp szigetek, Manila, Honkong, szembetűnően jelzik az U.S.A. törekvéseit, melyek által a polgári légi támaszpontok kiépítése útján is igyekezett Északamerika Csendes Óceáni helyzetét biztosítani.-

Megfigyelhető volt légi politikájában Európa iránt tanusított érdeklődése is, mely látszólag üzleti, illetőleg gazdasági érdekeket, valójában azonban politikai célokat szolgált.-

1939. óta a Pan American Airways Clipperei 76 személyes kényelmes luxus szállítógépek, 322 km. utazási sebességgel szelték át az Óceánt, menetrendszerű pontos-

sággal közlekedve Lisszabon és New-York között. Az amerikai repülőgép-gyártás ugrás-szerűen emelkedő termelési eredményei mutatják azt az ütemet, amellyel Amerika a világ légi hegemoniáját hadi vonatkozásoktól eltekintve, magához ragadni igyekezett.-

Amig 1937-ben 96 millió dollárnyi megrendelést szállítottak le az amerikai repülőgépgyárak, addig 1939-ben ugyanez a szám 184 millió dollárra emelkedett.-

A Szovjetunió csak későn ismerte fel a légi közlekedésnek azokat az előnyeit, melyek az ő roppant kiterjedésű és egészen ritka vasuti hálózattal rendelkező területén gyakorlatilag elsősorban volnának értékesíthetők.-

Mig 1923-ban csak 422 km, 1929-ben 15,000 km., addig 1936-ban már: 55,000 km. hosszú volt légivonal hálózatának hossza. Bár a Szovjet légiforgalom még

emellett a hálózat mellett is elmaradottnak tekinthető, mert az összhálózaton a szigorú orosz tél miatt csak a vonalak kis része van egész éven át üzemben. Az orosz légi vonalak éppugy, mint vasutai, teljesen állami kezelésben vannak és a légi hálózat is hűen Oroszország politikájához egy-két vonal kivételével nem tartott kapcsolatot a külvilággal.

Érdekes azonban a Szovjetnek Kína felé megnyilvánult érdeklődése, melynek szintén elsősorban politikai jelentősége volt, ugyanis ebben az irányban, szinte csápszerűen két vonalat is épített ki, a Moszkva - Ulan Bator és a Moszkva - Lang Csou - Csunking vonalat.

Nagy fontosságuk a Szovjetnek az Északi Jeges tenger feletti légtérben végzett kísérleti repülései is, melyeknek eredményeképpen bebizonyította, hogy e területek felett.....

a repülés aránylag sokkal kevesebb akadályba ütközik, mint a biztonságosabbnak hitt szárazföldi területek felett. Ezek az eredmények Japán, az U.S.A. és Anglia szempontjából sem közömbösek, mert Kanada, Anglia, Japán s a Szovjet közötti utvonalat a jövőben sarkvidék felett repülve, több ezer kilométerrel meg lehet majd rövidíteni és ennek az elkövetkezendő béke kereskedelmi forgalmában igen nagy jelentősége lesz.-

A szovjet repülőipar a világ egyik legfiatalabb, de igen fejlett ipara, melynek tökéletessége elsősorban német szakemberek érdeme. Lehetővé tette ezt a Szovjet számára az a körülmény, hogy területén a világnak jóformán minden nyersanyaga fellelhető és ennek előnyeit iparának fejlesztésében ki is használta. Ujabban az Amerikából beszerzett gummit is mesterségesen elő-

állított gummival, sőt szibériai gummiültetvényeken termelt eredeti gummival pótolják.-

A Brit világbirodalom annak ellenére, hogy a Földnek csaknem egynegyed részét uralja, léginközlekedési vonatkozásban csak az utóbbi időben igyekezett közlekedési hálózatát arra a magaslatra juttatni, mely őt tengeri hatalmához viszonyítva ebben a vonatkozásban is megilleti. Csak a világháborút követő esztendőekben jöttek rá a brit politikai vezetők egyéniségei arra, hogy a szigetország határai a repülőgép korában nem a csatornánál, hanem attól sokkal messzebb, az európai kontinens belsejében vannak. Pedig a brit világbirodalom^{nak} nagy kiterjedésénél fogva elsősorban neki lett volna módja kihasználni azokat az előnyöket, amit a légi közlekedés tért és időt legyőző lehetőségével részére jelentett.

Lázás sietséggel indult meg a huszas évek közepén a világvonalak kiépítése és a gyarmatoknak a birodalom szívével: Londonnal való összekapcsolása. Légi vonalai részben az anyaországot Ausztráliával, az érdekkörébe tartozó területeken át vezetett utvonalakon: Alexandria, Irak, Irán, Arábia Beludzsisztán, India, Sziám, Holland-India érintésével, részben pedig Dél-Afrikával kötik össze: Egyiptom, Szudán, Uganda, Kenya, Tanganyika, Brit- és Portugál Kelet-Afrikán keresztül. Ezen a két főirányon keresztül lüktet az angol birodalom főútjára.-

A harmadik nagyon fontos, Angliai által üzemben tartott vonal Angliát az U.S.A. val köti össze, Irországon és a Bermudákon keresztül. Angliában a nemzetközi vonalakat az Imperial Airways Társaság tartja üzemben, míg a helyi jelentőségű belföldi vo-

nalhálózat és az Európa felé irányuló, aránylag gyérnek mondható, néhány légvonal több mint 18 légi társaság között oszlik meg.

Magyarország szempontjából nem közömbös, hogy Anglia egyetlen komolyabb európai légvonala éppen Budapesten végződik. Ez a vonal számunkra igen nagy jelentőségű volt, mert nagyszámu gazdag idegent hozott Budapestre s amellet hozzájárult az Angliával kialakult exportunk kifejlesztéséhez.- Ennek jelentősége éppen abban állott, hogy azoknak az export cikkeknek kivitelét tette lehetővé, melyek a vasuti szállítást egyébként nem bírták volna el. Csemegeáruk, friss gyümölcs, bor, stb.-

1938. évben az angol légiforgalom szervezetét újjá alakították és olyan iramban fogtak hozzá légiparkjuk újjáépítéséhez s kereskedelmi hálózatuk kiépítéséhez, melyhez hasonló méretű fejlődéssel csak

az Egyesült Államokban találkozhatunk.- Az időközben kitört háboru a polgári hálózat fejlesztését ugyan megakadályozta, de a repülőgépipar további ütemét már a háboru diktálta.-

Németországot a versailles-i béke légiforgalmát illetően is nagyon nehéz helyzet elé állította. Légi haderejét megsemmisítették és a polgári légi forgalmat is csak korlátozott mértékben, ellenőrzés alatt tették számára lehetővé. A győztes államok azonban hamar rájöttek arra, hogy a német légiforgalom korlátozásával tulajdonképpen az egész európai légiforgalom fejlődése elé gördítenek akadályokat.- Az ellenőrzés lassanként engedett szigorúságából és a német kereskedelmi repülés rohamos fejlődésnek indult.

Németország a világ legsűrűbb belföldi légi hálózatát építette ki. A pol-

gári légiforgalom intenzitása mögött katonai érdek is húzódtott meg, mert - légielő hiányában - repülőszemélyzet kiképzésére egyedüli lehetőségként a kereskedelmi repülés kínálkozott. Az első légijárat 1919. január 4-én indult meg: Berlin-Weimar között. Az európai nemzetközi légiforgalom rendeződésével Németország is helyet kapott az európai légiforgalmi társaságok első nemzetközi szervezetében /: International Air Traffic Association = IATA :/

Az ebben megindult nemzetközi együttműködés eredményeképpen létrejöhett az első német nemzetközi légivonal, mely Németországot Koppenhaga-Hamburg-Amsterdam vonalon két szomszédos állammal kötötte össze. 1926. évben az eddig több magánvállalat kezében volt német légiforgalmat egy kézben egyesítették és 50 ezer RM. alaptőké-

vel megalakult a Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft" melynek részvényeiben a német kormány és a német ipar egyenlő arányban részesült. Feladatának tekintette a német belföldi légihálózat kiépítése mellett Németországot a legfontosabb európai és Európán kívüli államokkal - Délamerikával - összekötni.

A németek sok reményt fűztek a léghajóközlekedés lehetőségeihez is és 1937-től kezdve az addig csak belföldi forgalomban kiépített rendszeres léghajó hálózatot kiterjesztették Délamerikára is és rendszeres járatot tartottak fenn Zeppelin-rendszerű léghajókkal Észak és Délaemrika felé.-

Hindenburg \times léghajónak 1938. évben bekövetkezett katasztrófája aztán véglegesen bebizonyította, hogy "hélium"

hiányában gyulékony gázzal töltött léghajókkal utasszállító forgalmat fenntartani nem lehet s a léghajóközlekedés egyelőre megállt fejlődése útján.-

Jellemző a német légiforgalom fejlődésére, hogy 1936. évben már 16 millió km. volt évi teljesítménye, míg előtte 10 évvel csak évi: 5 ezer km.-

Jellegzetes Kelet felé törekvést mutatott a német légi hálózatnak Közel Kelet felé való kiterjesztése is. 1939. év nyarán üzembe helyezték a Berlin-Athén-Damaszkusz-Bagdad-Teherán-Kabul vonalat, mely mindennél szembetűnőbben mutatta Németországnak a háboru kitörése előtt Kelet felé megnyilvánult politikai érdeklődését.-

Franciaországban a légiforgalom a német fejlődéshez hasonlóan eredetileg sok magántársaság kezében volt, melyeket

az 1933. évben állami támogatással megalakult Air France egyesített. Erre a vállalkozásra jellemző, hogy a világ legkiterjedtebb légiforgalmi vállalkozása volt. Vonalai négy világrészen keresztül közlekedtek. Franciaországnak ezáltal kapcsolatai voltak: Kinával, Japánnal, Délamerikával s Afrikán keresztül Madagaszkárral.

1935.-től kezdve - tíz évi nehéz küzdelem után, megindították a Paris-Dakar - Natal - Santiago di Chile vonalat, mellyel Franciaország spanyol Amerikával nyert közvetlen kapcsolatot.-

Az Air France az európai belforgalomban is jelentékeny részt vett, vonalai közül bennünket közvetlenül érintett a Fleche d'Orient nevű légivonal, mert sok esztendőn keresztül ez volt az egyetlen

légi vonal, mely Budapestet az európai légiforgalomba bekapcsolta. Paris-Praha-Wien-Budapest-Belgrad érintésével Bukarestig közlekedett.-

Olaszországban a polgári légiforgalom szintén később indult fejlődésnek s nagyobb jelentőségre csak az abesszin háboru befejezése után tett szert.- Üzemközösségben jártak az Ala Littoria gépei az **Air** France és Deutsche Lufthansa által már megszervezett délamerikai vonalakon. Az olasz légiforgalom erősen állami jellegű volt. Az Ala Littoriának Rómából Velencén keresztül Budapesttel is volt közvetlen vonala. A háboru az olasz légiforgalmat fejlődésének derekán érte s így nem válósíthatta meg azokat a feladatokat, melyet neki szántak.-

Japán 1853 óta megváltoztatta évezredes elzárkózási politikáját és azóta következetesen az ázsiai élettérnek japán befolyás alá kényszerítésére törekszik. Politikája Kína, az Egyesült Államok és Anglia érdekeivel áll éles ellentétben. Közlekedési politikájának erővonalai is ily irányu terjeszkedésre engednek következtetni. Az északamerikai Egyesült Államok előretolt bázisát, Formóza és a kínai partok felé haladó légi vonalaival ölelte körül. Majd az Indokína felé kiépített légi vonalai sejtetni engedték Singapur felé irányuló törekvéseit.-

Magyarország légipolitikája illetve politikai helyzetének vizsgálata előtt meg kell még emlékeznünk a Holland-Amszterdam-Batávia légivonalról, melynek Budapest egyik jelentős állomása volt.-

Budapestnek földrajzi helyzete légipolitikai szempontból döntő fontosságu. Az Európát észak-déli irányban, illetőleg kelet-nyugati irányban átszelő legfontosabb közlekedési vonalak épen Budapest terében metszék egymást.- Budapestnek ez a helyzete az európai légiforgalom kialakulásának kezdetén már éreztette hatását.- Az első nemzetközi légijárat a későbbi Air France társaságba beolvadt Compagnie Franco Roumaine de Navigation Aérienne Páris - Bukarest vonalának már 1922. évben egyik állomása volt fővárosunk. Ez a tény^{is} fényes bizonyysága annak, hogy Budapest központi helyzeténél fogva az európai együttműködésből semmiképen sem hagyható ki.-

A magyar légiforgalom története 1923. június havával kezdődik, amikor a Mátyásföldi repülőtérről felszállt az első magyar felségjellel ellátott utas-

szállító repülőgép, hogy új fejezetet nyisson a magyar közlekedésügy történetében.-

Egy évvel később a magyar Aero Express Rt. Hidroplan összeköttetést létesített Budapest és Bécs között, a Dunát használva föl- és leszállási helynek.

A huszas esztendőök kialakuló félben lévő légiközlekedésének idején kísérletek történtek Gráz, Veleence felé irányuló légihálózat kiépítésére, majd bel-forgalmunkban Kaposvár, Pécs felé, illetőleg Nyiregyháza, Debrecen, Miskolc felé volt hosszabb - rövidebb ideig közlekedő légijárat.- A harmincas évek után a Magyar Légiforgalmi Rt. szervezetében állami vezetéssel újjászületett a magyar légiközlekedés úgyhogy 1939-ben az R.T. gépei Budapest-Wien vonalat önállóan, a Budapest-Wien-Salzburg - München - Zürich vonalat a Deutsche Lufthansa-val, a Budapest-Krakkó vona-

lat a lengyel L.O.T.-tal, a Berlin-Budapest-Arad-Bukarest vonalat a Deutsche Lufthansa-val és a román L.A.R.E.S.-sal, a Budapest-Venezia - Roma vonalat az Avio Linee Italiane-vel, a Budapest - Belgrád vonalat a lengyel L.O.T-tal üzemközösségben /: pool:/ repülte.

Ezekon kívül érintették Budapestet az ósztrák Ö.L.A.G., a svájci: Swissair, az angol British Airways L.t.d. a holland K.L.M. társaság gépei is.

A légi közlekedés kialakulásának vizsgálata után térjünk át a légi közlekedés tényezőinek részletezésére és igyekezzünk rámutatni az egyes tényezők légi közlekedéspolitikai jelentőségére. Légi közlekedés tényezői: a repülőgép, a pálya, és a mozgató energia, továbbá a repülés szervezeti kérdéseit szabályozó rendelkezések.-

A repülőgép az a technikai egység, mely a légi helyváltoztatási aktusok rendszeres lebonyolítását végzi. Technikai meghatározása nem lehet állandó érvényű, mert ezt a technika folyton változó ~~érvényű~~ ~~vivmányai~~ vivmányai idővel módosíthatják. Jelenleg technikai értelemben repülőgép alatt azt a levegőnél nehezebb járóművet értjük, mely beleépített motor segítségével a levegőben helyzetét szabadon változtathatja. A gépnek a térben való lebegését a szárnyak és az ezekhez csatlakozóan szerkesztett törzs biztosítják. A gép sárkányát a motor által hajtott légcsavar előidézte légüres tér szívó hatása viszi előbbre. A szárnyak felületét tekintve, megkülönböztetünk egyszárnyu, és kétszárnyu gépeket.- Az újabb építésű gépek általában egyszárnyuak. A gép kormányzása a törzsre

és szárnyakra szerelt mozgatható felületek segítségével történik. A polgári forgalomban használt gépek általában egy törzsűek, bár a hadi forgalomban vannak két törzsű, szimmetrikus, illetőleg aszimmetrikus gépek is.

A törzsben nyernek elhelyezést a gép személyzetének elhelyezésére szolgáló fülkék, az utasok fülkéje, valamint az áru és üzemanyag tárolására szolgáló rész. Bár az újabb építésű modern gépeknél az üzemanyagot a szárnyak felületeiben helyezik el.

A gépek leszállásának lehetővé tételét a futószerkezet teszi lehetővé. Vízirepülőgépeknél ezek csónakszerűen vannak kiképezve. A hajtóerőt benzin, illetőleg nyersolaj által hajtott motor szolgáltatja.-

A repülőgépek felszerelését kiegészíti a műszerek egész sora, mely a levegőben való tájékozódást vannak hivatva ellenőrizni.-

A repülőgépnek a légtérben való tájékozódása egyik legnagyobb problémája volt a repülésnek, ma már a kérdés teljesen nyugvópontra jutott és a műszerek tökéletesedésével a biztonságos éjjeli repülés is befejezett technikai kérdés.

A hajtóerő tekintetében ujabban kísérletek folynak az úgynevezett: repulziós motorokkal, melyeknél a hajtóerőt nem a légcsvár szívóhatása, hanem a robbanó üzemanyag lököereje szolgáltatná. Nagy jelentősége volna ennek a kérdésnek a nagyon nagy magasságban való repülés kérdésénél, ahol a sebesség légcsvár alkalmazásával bizonyos fordulatszám^{os}on túl már nem volna fokozható.-

A repulziós motorok alkalmazásától a technikusok sokat várnak s a már eddig elért eredmények alapján minden remény meg van arra, hogy ugy sebesség, mint egyéb vonatkozásban a repulziós motorok alkalma-

zása a repülőtechnikát forradalmasítani fogja. A repülőgép technikájának fejlődésével lassankint teljesen megszűnnek azok a kezdeti nehézségek, amelyek a repülés szélesebb körü elterjedésének eddig akadályai voltak.-

Ma még egy repülőgép előállításának költsége magángazdasági szempontból hatalmas összeget tesz ki, de ezen a téren is remélhető, hogy a repülőgépgyárak további üzemének biztosításának érdeke új helyzetet fog ezen a téren is teremteni.-

A fejlődés mai üteme mellett nem is látszik távolinak az az idő, amikor az egyszemélyes sportrepülőgép-típus kikísérletezésével a repülőgép mint sport illetőleg közlekedési eszköz nagy tömegek részéről is hozzáférhető lesz.-

A teherbíróképességnek rohamos emelkedése új helyzetet fog teremteni a

közlekedési eszközök közötti versenyében. Eddig ugyanis a repülőgép specifikus energiája főleg gyorsaságában, közvetlenségében és szabad pályájában rejlett, ezt az előnyt azonban nagy mértékben ellensúlyozta tömegszállításra való alkalmatlansága, rendszertelensége, viszonylagosan kisebb üzembiztonsága, továbbá alkalmazásának az időjárási viszonyoktól való függősége.-

A technikai fejlődés e hátrányokat lassan teljesen ki fogja küszöbölni és a légi közlekedést mint egyeduralgó közlekedési eszközt fogja a közlekedés rendjébe [új versenytársként] beállítani.-

Ezek szerint a jövő légi közlekedési politikájának egyik legnagyobb fontosságú kérdése lesz a légi közlekedésnek a többi közlekedési eszközökhöz való viszonyát olyképen rendezni, hogy a rendezés a gazdasági élet egész rendjének meg-

feleljen s minden közlekedési eszköz megkapja az őt megillető helyet.-

A közlekedési eszközök, különösen a vasut és autó versenyének kérdése még ma sem jutott nyugvópontra s az 1930. évi XVI. t.c. alapuló rendezés a kérdést egy időre megoldotta ugyan, azonban végleges rendezésnek e megoldás sem tekinthető, mert hiszen az autó nem kapta meg benne azt a szerepet, amely őt egyébként joggal megilleti.- A repülőgép a világháborút megelőző időben közvetlen versenyt vasut és autó számára még nem jelentett ugyan, de nyilvánvaló, hogy a háborúból sokkal tökéletesebben kikerült repülőgép a földi közlekedési eszközök számára már tekintélyes versenytársat fog jelenteni.-

A közlekedés politikának leg-sürgősebb feladata az egyes közlekedési eszközök egymás melletti működésének biztosítása

olyképen, hogy minden közlekedési eszköz a fennálló közlekedési szükségletnek azt a részét fedezze, amelyre különleges tulajdonságainál fogva elsősorban alkalmas, tehát hogy az egyik közlekedési eszköz a másik közlekedési eszközt kiegészítve, annak hátrányait saját maga előnyeivel pótolja.-

Ez a kérdés részben jogpolitikai, részben tarifapolitikai, részben pedig közgazdasági kérdés és együttes megoldása csak a közgazdaság egyetemes érdekeinek szem előtt tartásával történhetik.-

A légi közlekedés másik tényezője a: P Á L Y A. A légi közlekedés pályája két tényezőből: a levegőtérből és a repülőtérből tevődik össze.- A repülés egyik jellegzetessége, hogy pályáját szabadon választhatja és ezek szerint az elméletileg legrövidebb utat választhatja. Ez a jelleg-

zetessége a többi közlekedési eszközzel szemben a légi közlekedésnek feltétlenül egyik legnagyobb előnye.- A pálya szabadsága azonban csak látszólagos, mert a légi közlekedés pályájára is befolyással vannak bizonyos körülmények: - állandó szélirány, ködös zónák, magas hegységek, tilos területek.- A pályának a szabadsága és főleg az, hogy ennek megépítése külön költséget nem jelent, a légi közlekedés vállalati kialakulásában nagy szerepet játszott, mert elsősorban azoknak a területeknek forgalmi szükségletét volt képes ezáltal a repülés kielégíteni, amelyek más közlekedési eszközök hiányában más uton csak nagy áldozatokkal voltak elérhetők.- /: ausztráliai steppék:/

További ily irányú előnye a mes terséges pálya hiányának az is, hogy a légi közlekedési vállalat vonalait a min-

denkori gazdasági szükségletnek megfelelően úgy szólván napok alatt csoportosíthatja át, nyithat új vonalat, illetőleg a meglévőknek forgalmát növelheti. A teljesítő-képességnek ez a rugalmassága az összes többi földi közlekedési eszközök között hiányzik, legfeljebb a tengeri közlekedésnél lehetbhasonló elasticitásról beszélni, viszont a tengeri közlekedésnek ennél nagyobb jelentőségű specifikus energiája nincs is.

A pálya másik tényezője a:
Repülőtér.-

A légi közlekedés pályáját a repülőgép kiindulási és végpontjának összekötő vonala képezi. A repülőtér a repülés utvonalát mintegy meghatározva, a repülőmozgást korlátok közé kényszeríti.-

A repülőgépeknek a fel- és leszálláshoz megfelelő térre van szüksége, ez a körülmény egyelőre még a repülő technika hiányosságának a következménye, bár már ebben az irányban is eredményes kísérletek folynak s lehet, hogy a jövő repülőgépeinek már nem lesz szüksége repülőtérre.- Ma még mindenesetre a repülés repülőtér nélkül nem bonyolítható le. A repülőtér a légi járművek fel és leszállására, üzemükkel kapcsolatos üzemi munkák elvégzésére, továbbá tevékenységükkel kapcsolatos jogi és gazdasági tevékenység lehetővé tételére szolgál.

Két fő faja van: szárazföldi és vízi repülőtér.-

A repülőtérnek közlekedéspolitikai jelentősége igen nagy fontossága.- Helyzete és a többi közlekedési eszközök ~~magárraxxxxegéssz~~ által való megközelítésé-

nek lehetősége magára az egész légi közlekedés rentabilitására is jelentőséggel bír. Ha ugyanis a repülőtér más közlekedési eszközzel hosszunidő alatt közelíthető meg, a repülés elveszti specifikus energiájának egyik legjellegzetesebb tulajdonságát, a gyorsaságot.- Amíg ugyanis vasutnál, kikötőnél a megközelítésnek lehetősége a hosszabb szállítási időre való tekintettel nem bír jelentőséggel, addig a légi közlekedésnél a repülőtérnek a várostól való távolsága lényegesen befolyásolja az ugynevezett: szállítási időt. Pl. Budapest - Bécs viszonylatban maga a repülő ut mindössze: 60 perc, ugyanakkor a repülőtérnek megközelítése Budapesten legalább 25, Bécsben 20 perc, tehát az egész utazási idő összesen 105 perc. Míg egy gyorsvonatnak Budapest - Bécs közötti

menetideje: 180 perc. Tehát ebben a viszonylatban a repülés nyújtotta időnyereség alig lesz felmérhető, a repülő ut költségesebb és viszonylag kevésbé biztonságos voltával.-

Nagyobb távolságokon ez a hátrány elenyészik ugyan, de belforgalomban, ahol még ennél is kisebb távolságokról van sokszor szó, a repülőtér megközelítésére fordított idő sokszor többet tesz ki, mint az egész repülő ut. Ezért építette pl. a magyar állam a Ferihegyi közforgalmi repülőtérhez az Üllői-utból elágazó külön kizárólag autó közlekedésre berendezett bekötő utat, hogy a repülőtér a főváros szivéből percekben belül elérhető legyen.-

Messze vezetne a légi közlekedés jogi rendjét szabályozó kérdések részletes taglalása s ezért ennek az értekezés-

nek keretén belül csak annak megjegyzésére szoritkozom, hogy a közlekedés rendjét szabályozó rendelkezések vannak hivatva biztosítani azokat az előfeltételeket, melyek mellett a légi közlekedés rendeltetésének megfelelelhet.-

Hazánknak egységes légi közlekedési kódexe még nincs, sőt az ide vonatkozó szabályok rendeleti uton intézkednek. A légi közlekedés közigazgatási jogi szabályain túl gazdasági vonatkozása a légi forgalom fuvarjogi szabályainak van.

E tekintetben is igen nagy fontosságú a légi fuvarozásra vonatkozó bizonyos szabályok egységesítése tárgyában 1929-ben Varsóban létrejött nemzetközi egyezmény, melyet hazánkban 1936. évi: XXVIII. t.c. iktatott törvénybe. E törvény rendelkezései közül itt csak a légi fuva-

rozó felelősségére vonatkozó szabályokra akarok utalni, mely a légi fuvarozó felelősségét a többi közlekedési vállalatokat, mint veszélyes üzemeket terhelő tárgyi felelősséggel szemben majdnem a magánjogi vétkességi felelősség eévéig szállítja le. amikor megállapítja, hogy nem felelős a fuvarozó az okozott károkért, ha bizonyítja, hogy ő és alkalmazottai a kár elhárítására minden intézkedést megtettek, vagy ilyen intézkedést megtenni lehetetlen volt. Ugyanekkor a kártérítés összegének felső határát is megállapítja.-

Gazdaságpolitikai jelentősége azért van ennek a kérdésnek, mert tudvalévő, hogy a vasut és autó üzemét súlyos tárgyi felelősség terheli, ezzel szemben a felelősségnek fenti értelemben való szabályozása a légi fuvarozót, akinek üzeme

tulajdonképpen a szó legszorosabb érte-
lemben vett veszélyes üzem, a tárgyi fe-
lelősségnél enyhébb felelősségre kötelezi.-

Még érdekesebb rendelkezést
tartalmaz a magyar légi közlekedési szabá-
lyokat magában foglaló 10.270/1922. M.RE
számu ugynevezett: légi közlekedési alap-
rendelet, amikor lehetővé teszi, a felelő-
ségnek kizárását az utasok, a szállított
árúk és a kiképző repülésnél a növendékek
látványos és ~~axkiképző~~ verseny repülésnél
pedig a légi járművön tartózkodó bármely
személy tekintetében azzal az indokolás-
sal, hogy a fejlődőben lévő légi közlekedési
vállalatok, melyeknek üzeme gazdaságosnak
még nem volt tekinthető, nem bírnák el a
tárgyi felelősséggel járó súlyos terheket.-
Ezzel tehát azt idézte elő, hogy a vasutat
amelynek a repülőgéppel szemben való ked-

vezőtlen verseny helyzetét a fentebb mondottak szerint már külön kiemelni nem kell, még máig is súlyos tárgyi felelősség terheli, míg a viszonylag legveszélyesebb üzemet ez alól mentesítette.-

Meg kell még emlékeznünk a légi közlekedés politikának azokról a kérdéseiről is, melyek a tapasztalat szerint a közlekedés politikus kezében leghathatósabb eszköznek bizonyultak a közlekedés céljainak elérésében: a légi közlekedés tarifapolitikájáról.

A tarifapolitikának egyik alapvető kérdése, hogy mi legyen díjképzésének alapja, az a költség-e, amennyibe a fuvarozás a légi vállalkozónak kerül, az önköltség, vagy az az értékülönbözet, amely a fuvarozott áru feladási és leadási helye között fennáll, illetőleg az áru

értéke. Vasuti tarifapolitikában a két elv együttesen érvényesül, a légi közlekedési politikában a teljes önköltségnek a közlekedés mai formájában a fuvarozóra való háritása a fuvarozást oly költségesé tenné, hogy azt néhány egészen kivételes személyen és néhány nagyon nagy értékű árunk kívül más nem bírná.el. Ezért kellett a légi tarifát önköltségen alul olyképen megállapítani, hogy a tarifának még maradjon bizonyos forgalomszerző ereje és amellet a vállalat rentabilitásának kérdése se szenvedjen súlyosabb sérelmet.

Eppen ezért volt szükséges a légi közlekedési vállalatokat állami szubvenciókkal nyiltan és burkolt formában /: repülőterek létesítése és fenn-tartása :/ támogatni, nehogy a légi köz-

lekedés vállalati kialakulásának kezdeti nehézségei a további kezdeményezésnek elejét vegyék.-

Ha a légi forgalomban fuvarozásra kerülő áru tömegét és ezek tarifáját szemügyre vesszük, azt kell megállapítanunk, hogy ezek közül elsősorban a légiposta fuvarozási díja jelent a légi közlekedési vállalatok számára olyan jövedelmet, mely a közlekedési vállalat nyereséges üzemvitelére lehetőséget ad.-

A személy tarifa nem emelkedhetik lényegesen a gyorsvonat első osztályu tarifa fölé, mert ezáltal forgalom-szerző képességéből okvetlenül veszítene.- Itt tehát a tarifaképzésnek felső határa adva van. A szállításra kerülő áruk tarifája viszont nem lehet magasabb a vasuti expres áruk tarifájának kétszeresénél, mert

ezáltal néhány áru kivételével hasonlóképen elveszitené forgalomszerző képességét.-

Nem szabad a légi tarifapolitikának szem elől tévesztenie, hogy a repülőgép elsősorban posta, nagyon sürgős és értékes áruküldemények, továbbá sietős uton levő személyek szállítására szolgál, tehát intézkedéseiben is kifejezésre kell jutni annak az elvnek, hogy a repülőgéppel szemben támasztott követelmény a gyorsaság.-

Külön szerepe lesz az ugynevezett közvetlen díjzabásoknak, melyekben gyakorlatilag kell kifejezésre jutni annak az elvnek, hogy az egyes közlekedési eszközök nem egymás ellen, hanem egymás mellé vannak rendelve olyképen,

hogy teljesítményével egyik a másikat kiegészítse s ne jelentsenek egymás számára versenytársakat.-

Éppen ezért ahhoz, hogy a légiforgalom tökéletesen betölthesse azt a hivatást, melyre rendelve van, hogy t.i. az emberiség közkincsévé váljék, szükséges, hogy a magángazdaság érdekelttségéből kikapcsolódva, teljesen közszolgáltatás jellegüvé váljék és fejlődésének útjából elhárítsák minden akadály.-

FORRÁSMUNKÁK:

1. Dr. Béldi Béla: A repülőgépközlekedés gazdasági kérdései. Budapest, 1931.
- 2./ Fellner Frigyes: Közlekedéspolitika. Budapest, 1937.
- 3./ Dr. Sándor Géza: Nemzetközi légifuvarozási jog. B. pest. 1938.
- 4./ Dr. Sándorfi Kamil: A légi közlekedés joga. Budapest. 1924.
- 5./ Dr. Markos Olivér: Az új Európa közlekedési joga, Budapest 1942.
- 6./ Dr. Istvánffy László: Ingatlantulajdon és légi közlekedés. Budapest, 1935.
- 7./ Dr. Keresztes K.: Légi imperializmus. Budapest, 1937.
- 8./ Dr. Apáthy Imre: A kártérítés kérdése a légi jogban. Budapest, 1937.

DEBRECENI EGYETEM MŰVELTŐSÉG
(246/145) gyarapodási osztályának