

Magyarország légiforgalma.

Mouvement aérien de la Hongrie.

Résumé. Le traité de paix a interdit, jusqu'à fin novembre 1922, toute activité de navigation aérienne à la Hongrie. Depuis, dans certaines limites, le trafic aérien a pu être repris; enfin, au milieu de 1927, toutes les interdictions ont été levées.

Le premier service aérien fut entreprise, dès avant 1922, par une compagnie à capital français, la Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne (actuellement C^{ie} Internationale de Navigation Aérienne), dont les avions, sur la ligne de Paris-Constantinople, s'arrêtaient à Budapest; actuellement cette entreprise fait le service entre Budapest—Vienne et Budapest—Belgrade. La Compagnie Hongroise de Navigation Aérienne (Magyar Légiforgalmi Rt.) fonctionne depuis le début de 1923 entre Budapest et Vienne, et depuis fin 1926, aussi entre Budapest et Gratz. En dehors de ces deux entreprises, la Deutsche Luft Hansa fait marcher des avions entre Budapest et Vienne, et l'Österreichische Luftfahrt A.-G. entre Budapest et Gratz. Les tableaux ci-dessous présentent les résultats du trafic en 1922—1927.

A veszített háború Magyarország számára igen súlyos problémává tette a kereskedelmi aviatika kiépítését, mert a békeszerződés korlátozásai s a nehéz gazdasági viszonyok szinte leküzdhetetlen akadályként állottak mindennemű repülőtevékenység előtt. Annál inkább figyelemre méltó tehát, hogy az országnak, habár szerény keretekben, de ilyen körülmények között is sikerült a kereskedelmi aviatika alapjait megvetnie.

Az 1927. év derekán végre felszabadult a magyar aviatika a bilincseitől, s ezzel elhárult a legnagyobb akadály szabad fejlődésének útjából. Az új korszak kezdetén, az 1927. évi légiforgalmunk adatainak részletes taglalása mellett, bemutatjuk az elmúlt évek eredményeit is, hogy azokból a háború után új életre keltett magyar kereskedelmi aviatikának küzdelmes éveit alatt elért teljesítményét és fejlődését megismerjük.

A békeszerződés rendelkezései Magyarországot nemcsak a katonai repülőszolgáltatástól fosztották meg, hanem közvetve a kereskedelmi aviatikát is a lehető legszű-

I. Légiforgalom 1922-től 1927-ig.

Trafic aérien de 1922 à 1927.

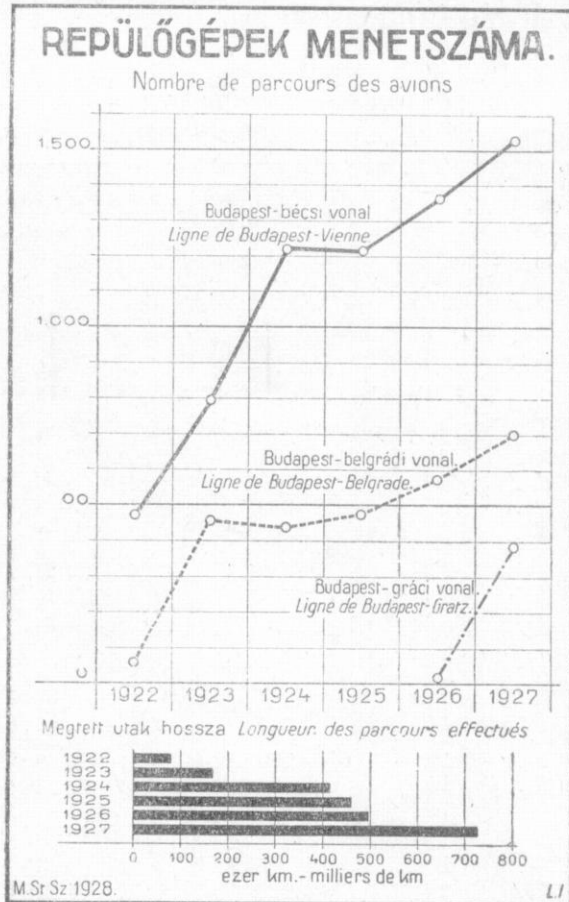
É v Année	A vállalatok száma Nombre des entreprises	A megtett utak Trajets faits		A szállított Transports	
		száma nombre	hossza km-ben longueur, km.	utások száma passagers, nombre	összes kül- demények súlya kg. total des envois poids, kg
Menetrendszerű járatok. — Services réguliers.					
I. Vonalankint — Par lignes.					
a) Budapest—Bécs. — Budapest—Vienne.					
1922 .	1	469	1)	334	1)
1923 .	3	794	1)	1.267	1)
1924 .	3	1.219	292.560	2.531	1)
1925 .	3	1.214	302.995	1.992	124.989
1926 .	3	1.361	310.009	2.250	135.524
1927 .	3	1.529	365.978	3.303	201.546
b) Budapest—Belgrád—Budapest—Belgrade.					
1922 .	1	58	1)	23	1)
1923 .	1	456	1)	322	1)
1924 .	1	439	120.530	306	1)
1925 .	1	475	155.318	360	50.264
1926 .	1	575	180.512	431	74.660
1927 .	1	700	228.652	458	116.966
c) Budapest—Grác. — Budapest—Gratz.					
1926 .	1	18	5.650	37	45
1927 .	2	384	129.430	372	4.115
I. Összesen — Au total.					
1922 .	1	527	79.100	357	2.648
1923 .	3	1.250	169.000	1.589	35.489
1924 .	3	1.658	413.090	2.837	110.637
1925 .	3	1.689	458.313	2.352	175.253
1926 .	4	1.954	496.171	2.718	210.229
1927 .	4	2.613	724.060	4.133	322.627
II. Alkalmi járatok. — Services d'occasion					
1922 .	.	3	—	4	—
1923 .	.	43	—	187	—
1924 .	.	54	—	119	—
1925 .	.	404	—	657	—
1926 .	.	30	—	54	—
1927 .	.	115	—	165	—
III. Körrepülések és helyi felszállások.					
Parcours circulaires et montées locales					
1922 .	.	36	—	—	—
1923 .	.	682	—	2.248	—
1924 .	.	346	—	1.136	—
1925 .	.	360	—	1.078	—
1926 .	.	277	—	343	—
1927 .	.	405	—	1.108	—

¹⁾ Vonalankint nem részletezhető. — *Ne peut être détaillé par lignes.*

²⁾ Ebből 7 menet 32 utással az ideiglenesen fenntartott budapest—siófoki vonalra esik. — *Dont 7 trajets avec 32 voyageurs sur la ligne provisoire de Budapest—Siófok.*

³⁾ Ebből 57 menet 20 utással csak Aradig közlekedett. — *Dont 57 trajets avec 20 voyageurs seulement jusqu'à Arad.*

⁴⁾ A belföldi útszállásokkal együtt. — *Y compris les services intérieurs de transport de journaux.*



kebb keretek közé szorították. A szerződés életbelépésétől számított 6 hónapi időtartamra el voltunk tiltva mindennemű aviatikai tevékenységtől (forgalom, motorok és gépek behozatala, gyártása stb.) s az összes meglévő repülőgépeket, motorokat, valamint az aviatikával kapcsolatos mindennemű egyéb készülékeket és anyagokat az Ellenőrző Bizottságnak ki kellett szolgáltatnunk. A repülési tilalomnak 1922 január 26-án kellett volna végetérnie, azonban a versaillesi katonai tanács azon a címen, hogy Magyarország a katonai célokra szolgáló repülőgépek tartásától teljesen el van tiltva s a polgári repülőgépek ismérvei nincsenek még megállapítva, az aviatikai tilalmat csak a polgári repülőgépekre megállapított korlátozási feltételek elfogadása után 1922 novemberében oldotta fel. A katonai és polgári gépek megkülönböztetésére szolgáló szabályok részletesen meghatározzák a kereskedelmi aviatikában használható repülőgépek lóerejét, továbbá a repülőmagasság, gyorsaság, az elvihető üzemanyag mennyiségét és a teherbíróképesség maximumát. Nagyjában ezek voltak azok a korlátozások,

melyek kereskedelmi aviatikánk mozgási lehetőségét és fejlődését megakadályozták.

A tilalmi időszak alatt egyedül egy francia érdekelttség körébe tartozó vállalatnak, a Francia-román légiforgalmi r.t.-nak állott módjában Magyarország területén át rendszeresen légiforgalmat lebonyolítani párizs—konstantinápolyi útvonalán, útbajtve hazánk fővárosát is. A vállalat a budapest—bécsi vonalon 1922 május havában megindította a forgalmat s ugyan ezen év őszén Aradon, majd későbbben Belgrádon át járatta gépeit.

Az 1923. év elején az előbb említett Francia-Román Légiforgalmi r.t. mellett, mely későbbben a Nemzetközi Légiforgalmi r.t.-nevet vette fel, két magyar vállalat kezdi meg működését: A Magyar Légiforgalmi r.t. és a Magyar Aeroexpressz r.t. Mindkét társaság Budapest és Bécs között bonyolított le menetrendszerű forgalmat. A Magyar Légiforgalmi r.t. ezenkívül 1926. év végétől rendszeres járatokat tartott fenn az újabban megnyitott budapest—gráci vonalon is.

A tárgyalt évek alatt tehát három vállalat bonyolította le az ország légiforgalmát, melyekhez 1926 végétől kezdve negyediknek egy ausztriai társaság, az Osztrák Légiforgalmi r.t. csatlakozott, mely a Magyar Légiforgalmi r.t. mellett budapest—gráci vonalon járatta gépeit.

Az ország légiútvonal hálózata nem igen mutat fejlődést, holott Budapestnek kedvező földrajzi fekvésénél fogva a nemzetközi légiforgalomban fontos szerepet kellene betöltenie. Az ország határain túlmenő, nemzetközi vonalak létesítésének ugyanis külpolitikai nehézségek állották útját, a belső forgalmi útvonalak üzembehelyezése viszont sem forgalmi, sem gazdasági szempontból nem volt időszerű. A légiközlekedés ugyanis inkább a nagyobb távolságok áthidalásánál bír fontossággal, a jelenlegi határai közé szorított Magyarországon tehát ezeknél az aránylag kis távolságoknál a már meglévő forgalmi berendezések mellett nem szerez a repülőgép gyorsasága jelentősebb előnyöket.

A fentebb vázolt körülmények játszotak közre abban, hogy a legtöbb érdekelttség nem élhetett azzal a jogosítvánnyal, melyet a magyar kormánytól közvetlen a repülési tilalom feloldása után nyert. A jelzett időben három magyar és egy angol társaság kapott engedélyt az ország területén átvonuló légiútvonalak üzembehelye-

zésére. A tervezett vonalak a következők lettek volna: Bécs—Budapest—Belgrád, Prága—Budapest—Zágráb, Budapest—Debrecen—Odessza, végül Budapest—Miskolc—Varsó. A tervbe vett légi utak üzembehelyezése esetén Budapest a szélrózsza minden irányában összeköttetést nyert volna, sőt ezeknek a nemzetközi vonalaknak a létesítésével a fővárosnak az ország néhány nagyobb városával is meg lett volna légi úton a közvetlen kapcsolata. A külpolitikai nehézségek azonban, mint említettük meggyújtották ezeket a terveket s a már üzemben levő Nemzetközi Légiforgalmi r.-t. budapest—bécsi és budapest—belgrádi járatai mellett mindössze a Magyar Légiforgalmi r.-t. és az akkori Magyar Aeroexpressz r.-t. helyezhette tényleg üzembe a budapest—bécsi vonalat. Ezen a két útirányon át bonyolódott le éveken át az ország légiforgalma. Az 1926. év végén megindultak a próbajáratok a budapest—gráci vonalon is és a rákövetkező év eleje óta a Budapest—Grác közötti útvonalon is rendszeres a légiközlekedés, melyen a forgalmat a magyar és osztrák kormánytól egyetértően kapott jogosítvány alapján a Magyar Légiforgalmi r.-t. és az Osztrák Légiforgalmi r.-t. bonyolította le. Az 1927. évtől kezdve tehát három vonallal kapcsolódott bele Magyarország a nemzetközi légiforgalomba: az egyik Bécsre, a másik Grácra s a harmadik Belgrádot kötötte közvetlenül össze az ország fővárosával.

Nemzetközi útvonal hálózatunk fejlesztésének fentebb érintett akadályai arra serkentettek, hogy legalább az üzemben lévő vonalaink révén fennálló kapcsolatainkat tökéletesítsük. Ebből a szempontból természetesen a budapest—bécsi és a budapest—gráci útvonal révén a nyugati fejlett légihálózatával való közvetlen összeköttetések létesítése bírt nagyobb fontossággal. Az erre való törekvésnek meg is van a látható eredménye, amennyiben a megfelelő csatlakozások útján 1927-ben már 25 volt azoknak a külföldi városoknak a száma, melyeket Budapestről napkeltétől napnyugtáig repülőgépen el lehetett érni.

A vonalhálózattal kapcsolatban a történeti hűség kedvéért meg kell még emlékeznünk arról is, hogy a tárgyalt esztendő egyikében belföldi repülőforgalommal is találkozunk. Az 1925. év folyamán ugyanis belföldi újságszállítás céljaira pár

hónapon át rendszeres légijáratokat tartottak fenn, melyek Budapestet az ország néhány nagyobb városával kapcsolták össze s mellékesen utasokat is vittek magukkal. A belföldi újságszállítójáratok négy hónapon át májustól—augusztusig közlekedtek, s a forgalmat a Magyar Légiforgalmi r.-t. és az Aeroexpressz r.-t. gépei bonyolították le. Ennek révén négy belföldi város került a fővárossal légi úton közvetlen összeköttetésbe: Debrecen, Miskolc, Nagykanizsa és Szeged.

A *forgalom sűrűségét* tekintve az utolsó évben Bécs felé köznapokon naponta három, vasárnaponként egy menet indult, illetőleg érkezett. A budapest—gráci és a budapest—belgrádi vonalon pedig vasárnap kivételével naponta egy-egy járat állt a közönség rendelkezésére. A forgalom lebonyolításában átlag 14 gép vett részt, melyek 135—170 km-es sebességgel közlekedtek. A budapest—bécsi vonalon 1927-ben az egész éven át tartott a közlekedés. A budapest—gráci vonalon április hó 20-án indult meg s október hó 30-án fejeződött be a forgalom, a budapest—belgrádi vonalon pedig február hó 15-től november 15-ig közlekedtek a gépek.

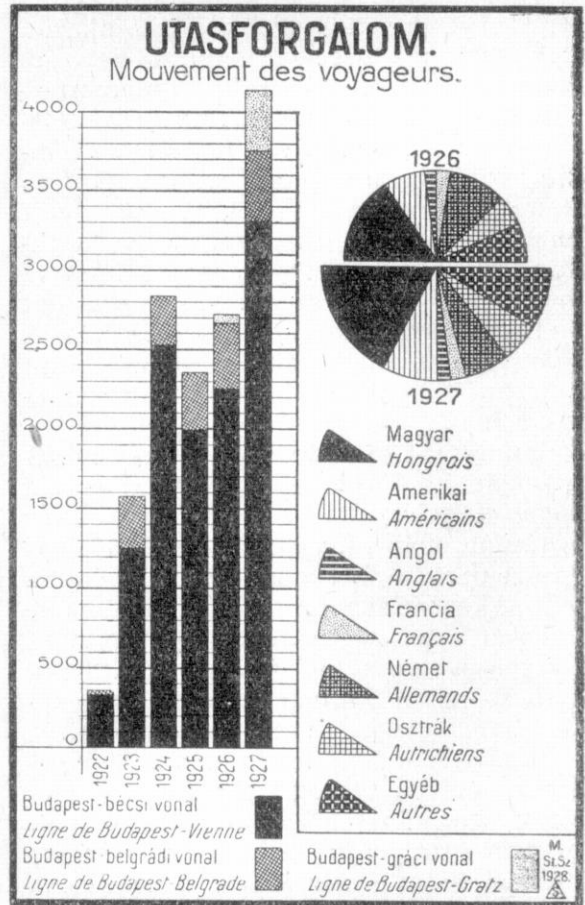
A jelenleg három nemzetközi útvonalunkon át lebonyolított menetrendszerűen közlekedő járatok teljesítményei a forgalomnak állandó emelkedéséről tanuskodnak. A repülési tilalom feloldása után 1923-ban a menetek száma az előző évének több mint kétszeresére szökik fel. A forgalom lassúbb ütemben ugyan, de későbbben is állandóan emelkedik; 1924-ben 32·6%-kal, 1925-ben pedig igen kicsiny, százalékban ki sem fejezhető mértékben. A rákövetkező évben már ismét észrevehetőbben növekszik a járatok száma (15·7%), míg az utolsó, 1927. év még nagyobb arányú 33·7%-os emelkedésében jelentős szerepe van a budapest—gráci vonal megnyitásának is.

A járatok szaporodása mellett a vállalatok személyforgalmi teljesítménye nem mutat olyan egyenletes emelkedést. A szállított személyek száma itt is a csonka 1922. év után, 1923-ban érte el a legnagyobb növekedést, amikor a forgalom körülbelül négyszeresére ugrott fel. Az 1924-es évben még 78·5%-kal növekedett az utasforgalom, azonban a rákövetkező évben már 17·1%-os csökkenést tapasztalunk. A forgalomnak ez a megcsappanása olyan mértékű volt, hogy a személyforgalom még az

1926. évi 15·6%-os növekedése után sem érte el az 1924. évi nagyságát. A legújabb adataink szerint az utasforgalom 1927-ben már ismét erősebb arányban 52·1%-kal emelkedett s ezzel az előző évek legmagasabb, 1924. évi szintjét nemcsak hogy elérte, hanem 45·7%-kal meg is haladta.

A gyors szállítás előnyeit sokkal inkább kihasználták az áruk továbbításánál, ahol az évi teljesítmény a hat esztendő alatt megszakítás nélkül évről évre emelkedett. A normálisnak nem tekinthető 1922. évet követő esztendőben tizennégyszeresére emelkedett az áruforgalom s azóta is fokozatosan emelkedik. A növekedés aránya 1925-ben 58·4, 1926-ban 20·0%-ot tett ki. A szállított postaküldemények, személypoggyász és áruk mennyisége az utolsó 1927. évben 51·8%-kal növekedett. Az emelkedés aránya a repülőgépeken továbbított újságoknál 22·8%, a személypoggyásznál 36·2 s az áruknál 61·7%-ot tett ki. Ezzel szemben a levélküldeményeknél egy alig számbavehető, 11 kg-ot kitevő apadás mutatkozik. A csökkenés teljes egészében a budapest—belgrádi vonalra esik, mert 1927-ben a német postahivatalok a Budapestig repülőgépen szállított küldeményeik további, Balkán felé irányuló szállítására a légipostát nem vették igénybe.

A hat esztendő leforgása alatt végeredményben tehát az 1923. évhez viszonyítva a forgalom sűrűsége, vagyis a közlekedett járatok száma körülbelül ötszörösére, a szállított személyek száma kereken tizennégyszeresére s a szállított áruk mennyisége több mint százhuszszorosára emelkedett. Az áruforgalomnak a személyforgalomhoz viszonyított nagyobb arányú fejlődése valószínűleg jórészt arra vezethető



viszsa, hogy a közönség a légitölekedésel szemben annak szokatlansága miatt még mindig bizonyos idegenkedéssel viseltetik. Másrészt azonban tagadhatatlan, hogy a légitölekedés elég magas tarifái, melyek átlagban a vasutak gyorsvonati első osztályú menetdíjának felelnek meg, szintén hozzájárulnak ahhoz, hogy a közönség nem keresi fel nagyobb számmal a légitölekedéseket.

II. A menetrendszerű járatok utasai állampolgárság szerint.

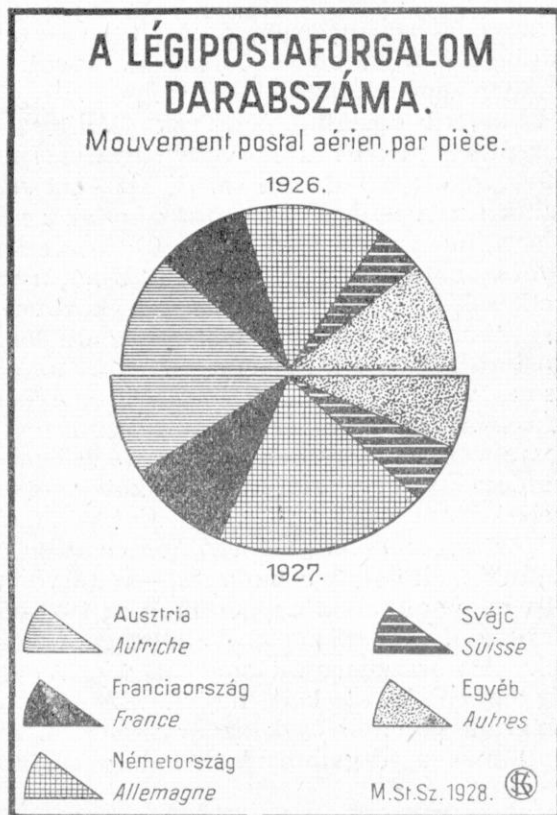
Passagers transportés en service régulier, suivant la qualité de ressortissant.

Év Année	u t a s o k s z á m a — n o m b r e																		
	Magyar Hongrois	Amerikai Américains	Angol Anglais	Cseh-szlov. Tchéques	Dán Danois	Francia Français	Holland Hollandais	Lengyel Polonais	Német Allemands	Olasz Italiens	Osztrák Autrichiens	Rómán Roumains	Svájc Suisse	Svéd Suédois	Szerb-horvát-szlov. Serbes	Török Turcs	Egyéb Autres	Ismeretlen Inconnus	Összes Total
1922	66	40	20	6	—	137	11	5	3	14	15	8	6	9	3	—	14	—	357
1923	436	71	93	17	1	254	7	3	63	28	152	50	26	2	58	—	41	287	1.589
1924	1.222	131	110	66	4	144	8	10	373	36	445	82	40	32	59	3	54	18	2.837
1925	785	181	115	36	10	122	16	12	391	47	322	129	23	16	122	5	20	—	2.352
1926	830	350	130	73	17	133	13	14	567	33	291	47	33	23	73	35	39	17	2.718
1927	1.437	645	128	103	18	137	57	33	545	63	493	108	98	25	99	27	89	28	4.133
1922-1927	4.776	1.418	596	301	50	927	112	77	1.942	221	1.718	424	226	107	414	70	257	350	13.986

Menetrendszerű járataink, mint említettük, eddig kizárólag nemzetközi viszonylatban közlekedtek. Ez a körülmény, módot nyújt arra is, hogy a külföldre utazók, illetőleg külföldről jövő utasokra nézve előírt ellenőrzés révén a repülőgépek közönségének állampolgársági viszonyait megismerhessük. Idevonatkozó kimutatásunkból meglehetősen tarka kép bontakozik ki előttünk, pedig ott csak az aránylag nagyobb számmal előforduló, tizenhat állam polgárait emeltük ki, míg a kisebb számmal szereplő államok tagjait az „egyéb“ gyűjtőnév alatt egybefoglaltan mutattuk ki. A kimutatás szerint a hat év leforgása alatt 13.986 utas fordult meg az ország területén átvonuló légi útvonalakon, akik között a magyarok (34·1%), németek (13·9%), osztrákok (12·3%), amerikaiak (10·1%) és a franciák (6·6%) voltak nagyobb számmal képviselve.

Az 1927. évi adatainkból azt is megállapíthatjuk, hogy az egyes utasok milyen jeggyel utaztak. A szállított személyeknek 77·2%-a rendes fizető utas volt, 2·0%-a pedig kedvezményes jeggyel utazott; az állami szabadjegyes utasok aránya 4·8%, a szintén szabadjeggyel utazó propaganda utasoké 9·8% volt s viteldíjmentesen utaztak a vállalatok alkalmazottjai is 6·2%.

A légi postaforgalomra nézve is rendelkezésünkre állanak részletesebb adatok, melyekből nemcsak a forgalom nagyságát, hanem a forgalom irányait is megállapíthatjuk. Az egyes évek eredményeit vizsgálva az első három év forgalmához képest az utóbbi években némi visszaesést



tapasztalhatunk. Az első három évben ugyanis kereken tizenegy-, tizennyolc-, illetőleg tizenötezer volt a postaküldemények darabszáma; ez a mennyiség 1925-ben nyolcezer alá süllyed, majd 1926-tól kezdve ismét emelkedik, amikor tizennégyezer fölé növekszik a forgalom s 1927-ben már ismét meghaladja a tizenhatezer darabot. Az 1922—1924. években az okozta

III. Légi postaforgalom.

Transports postaux par avions.

O r s z á g — P a y s	A postaküldemények darabszáma Nombre des envois postaux, pièces					
	1922	1923	1924	1925	1926	1927
Auszttria — Autriche	4.698	3.051	7.150	2.743	3.267	3.015
Cseh-Szlovákia — Tchéco-Slovaquie	—	—	—	396	231	448
Franciaország — France	6.451	12.347	2.922	996	2.700	3.166
Lengyelország — Pologne	166	282	156	107	107	270
Németország — Allemagne	—	—	2.528	1.465	4.175	6.665
Románia — Roumanie	5	1.725	1.320	663	819	463
Svájc — Suisse	—	—	543	1.001	1.411	1.927
Szerb-Horvát-Szlovén állam — Royaume des Serbes, Croates et Slovènes	—	832	462	325	322	165
Olaszország — Italie	—	—	—	—	32	59
Törökország — Turquie	—	—	43	—	1.577	419
Svédország — Suède	—	—	—	11	—	216
Összesen — Total	11.320	18.237	15.124	7.707	14.641	16.813

a légiposta erős megduzzadását, hogy abban az időben még nem sikerült a vasutak révén helyreállítani az országok között a háború előtti kapcsolatot s így a sürgős természetű postaküldemények szállítására a repülőgépeket inkább vették igénybe. Az 1925. év óta azonban a vasúti összeköttetéseink ismét teljesen ki vannak építve s mióta minden irányban szétfutó közvetlen gyorsvonatok postajárataikkal újból rendelkezésre állanak, azóta a nagyközönség az annak idején kényszerűségből légi-postára feladott küldeményeit ismét az olcsóbb vasútra bizza. Az utolsó két évben tapasztalható fejlődésben bizonyára nagy része van azért annak, hogy 1926-ban a küldemények viteldíját 50%-kal mérsékeltek.

Az egyes vonalak forgalmi jelentőségét tekintve, általában a budapest—bécsi vonal bírt nagyobb jelentőséggel, melyen 1923-tól kezdve állandóan három vállalat gépei jártak. Az összehasonlításnál az 1922. évet figyelmen kívül kell hagynunk, mert a belgrádi vonalon csak az év vége felé indult meg a forgalom. A forgalom sűrűs-

gét nézve a bécsi vonal fontossága 1924-ben mutatkozik szembeszökőbben, mikor az 1923. évi 63,5%-kal szemben az összes meneteknek 73,5%-a közlekedett Budapest—Bécs között. 1925-ben is csaknem egészen hasonló az arány (71,9%), majd a következő évben a belgrádi vonal járatainak sűrítésével már kevésbé domborodik ki a bécsi vonal jelentősége (69,7%), mígnem 1927-ben a gráci vonal megnyitásával részesedési aránya 58,5%-ra száll alá. Legjobban a személyforgalomnál tűnik ki a bécsi vonal jelentősége. A személyszállítás terén ugyanis az elmúlt évek során sem vesztette el kimagasló szerepét, amennyiben az 1924. évi 89,2%-os részesedéssel szemben, az arány 1925-ben 84,7%, 1926-ban 82,8% volt s itt a harmadik gráci vonal megnyitása sem igen érezte hatását, mert az utasforgalomnak 1927-ben is 79,9%-a Budapest—Bécs közötti vonalon bonyolódott le. Az áruforgalom vonalankinti megoszlását csak az 1925. évtől kezdve kísérhetjük figyelemmel. Az áruszállítás tekintetében mindhárom évben körülbelül egyforma arányban oszlik meg

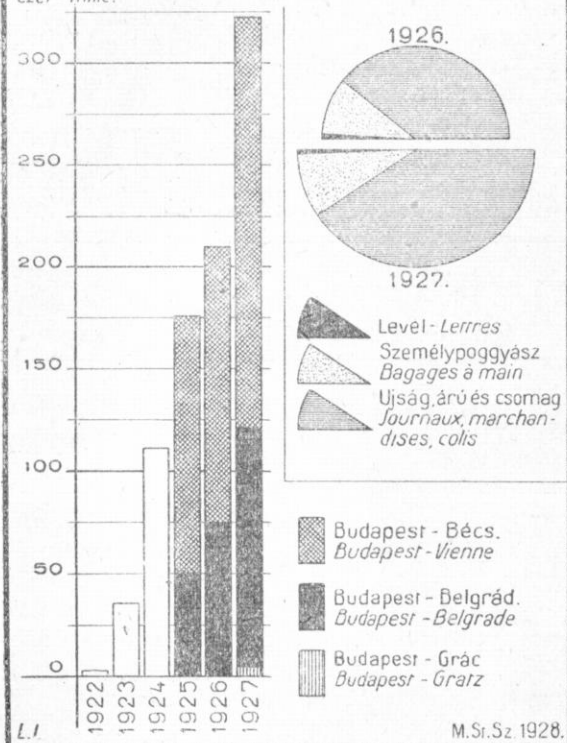
IV. Légiforgalom az 1927. évben.

Mouvement aérien en 1927.

Megnevezés Désignation	Év — Année	Nombre			A menetidő órákban Temps, de trajet en heures	Nombre				A szállított — Poids				Az előfordult kényszer- leszállások száma Nombre des atterris- sages forcés	
		Az érkezett avionok arrivés	Az indult avionok partis	Az összes földes légiutazás		A megtett út km-ben Trajet fait km.	Az érkezett utazók arrivés	Az indult utazók partis	Az összes utazók de tous les voyageurs	transportés					
										levél des lettres	újság des jour- naux	személy- posták des bagages à main	áru — des marchan- disés		súly a kg-ban — kilos
a) Menetrendszerű járatok Services réguliers															
Budapest—Bécs . . .	1926	680	681	1 361	310.009	2.363	1 019	1 231	2 250	1.310	21 673	29 337	83 204	19	
Budapest—Vienne . .	1927	766	763	1.529	365.978	2.678	1.409	1.894	3.303	1.526	26.209	40.205	130 146	13	
Budapest—Belgrád . .	1926	287	288	575	180.512	1.291	271	160	431	961	—	13.302	60.397	11	
Budapest—Belgrade .	1927	343	357	700	228.652	1.619	271	187	458	730	26	14.355	101.854	7	
Budapest—Grác . . .	1926	9	9	18	5.650	42	19	18	37	—	—	45	—	2	
Budapest—Graz . . .	1927	193	191	384	129.430	845	142	230	372	4	382	3 585	114	7	
a) Összesen — Total	1926	976	978	1 954	496.171	3.696	1.309	1.409	2 711	2.271	21 673	42 684	143.601	32	
	1927	1302	1311	2 613	724.060	5.142	1.822	2.311	4.133	2.26	26.617	58.145	232.144	27	
b) Alkalmi járatok Services d'occasion	1926	—	—	3	—	—	—	—	54	—	—	355	—	—	
	1927	—	—	115	—	—	—	—	165	—	—	514	—	—	
c) Körrepülések és helyi leszállások Parcours circulaires et vols locaux	1926	—	—	277	—	88	—	—	343	—	—	—	—	—	
	1927	—	—	405	—	130	—	—	1.108	—	—	—	—	—	
Összesen : — Total	1926	976	978	2 261	496 171	3 784	1 309	1 409	3 115	2 271	21 673	43 039	143 601	32	
	1927	1302	1311	3 133	724 060	5 272	1 822	2 311	5 406	2 260	26 617	58 659	232 144	27	

ÁRÚ, POSTA ÉS POGGYÁSZ EGYÜTTES FORGALMA KG.-BAN

Mouvement des marchandises, des bagages et postal,
ezer-mille. en kilos.



az egyes vonalak között szállított áruk mennyisége, mindegyik évben a frekvenciátalibb budapest—bécsi vonal foglalva le magának az áruszállítás kb. 66 0%-át.

A menetrendszerű járatok forgalma közben előfordult *balesetek* számának alakulására vonatkozó adataink a forgalom biztonságának javulásáról tanuskodnak. Az

utóbbi években a közlekedő gépek egyre ritkábban kényszerültek leszállani s 1927-ben már csak minden századik menet volt kénytelen útváltást megszakítani. Az a körülmény pedig a repülőtechnika fejlődésére mutat, hogy a forgalomban beállott zavarok oka gyanánt az 1925. évvel szemben 1927-ben a motorhiba már csak felényi, mindössze tíz esetben szerepelt. A légi közlekedésnek napjainkban az időjárás a legnagyobb ellensége. Ez az ok játszott közre az eseteknek 1925-ben 51·1, 1926-ban 73·7 és 1927-ben 63·0%-ánál. Géptörés a hat év leforgása alatt négy ízben fordult elő; az utolsó két évben egyetlen ilyen súlyosabb természetű baleset sem adódott elő.

A *forgalom folytonossága*, vagyis a tervezett és megtett utak aránya is javulást mutat. Az elmaradt utaknak az összes menetekhez viszonyított aránya ugyanis az 1926. évi 2·8%-ról 1927-ben 2·3%-ra szállott alá. Örömmel kell végül megállapítanunk, hogy az *elmúlt hat év alatt a menetrendszerű járatok utasait semmi néven nevezendő baleset nem érte*. Az egyetlen halálos kimenetelű baleset, mely az egész ismert időszak alatt előfordult, egy utas nélkül beérkező repülőgép pilótáját követelte áldozatul.

Magyarország légiforgalma teljes egészében a mátyásfüldi repülőtéren bonyolódott le, csak 1923. és 1924-ben indította az Aero-express Rt. járatait a Ferenc József-híd budai hídfőjénél levő vízi repülőállomásról. A néhány vidéki városban levő repülőternek ez idő szerint jelentősége nincsen. A mátyásfüldi repülőtér a kívánalmaknak eléggé megfelelően fel van szerelve, azon-

V. A forgalmi balesetek. — Accidents de la circulation aérienne.

Év Année	A kényszerleszállások Atterriss. forcés						A balesetek folytán Par suite d'accidents			
	összes száma nombre total	össze- menetek- hez viszonyított aránya %-ban rapport à tons les trajets, %	oka — cause			géptöréssel avec ma- chine cassée	meg sérült ont été blessés		meghalt sont morts	
			motorhibá- panne de moteur	idő- járás temps	egyéb autres		uta ok passagers	alkalma- zottak employés	utasok passagers	alkalma- zottak employés
1922	8	15	.	.	.	1	—	—	—	—
1923	¹⁾ 3	0·2	.	.	.	1	—	—	—	—
1924	38	2·3	.	.	.	1	—	—	—	—
1925	45	2·7	22	23	—	1	—	—	—	1
1926	²⁾ 38	1·9	10	28	—	—	—	—	—	—
1927	27	1·0	10	17	—	—	—	—	—	—

¹⁾ Megbizhatatlan adat. — Donnée peu sûre.

²⁾ Helyesbített adat. — Chiffre rectifié.

VI. A mátyásföld-repülőtéri rádióállomás forgalma.

Mouvement de la station radiotéléphonique de Mátyásföld-aérodrome.

Év Année	Bécs Vienna				Pancsova Pancsova				Egyéb Autres				Meteorolog. Renseignem. météorolog.		Összesen Total						
	adás émission		vétel réception		adás émission		vétel réception		adás émis.		vétel récept.		vétel réception		adás émission		vétel réception		adás-vét. együtt émis. et réc. au tot.		
	drb nombre	szó mots	drb nombre	szó mots	drb nombre	szó mots	drb nombre	szó mots	drb nombre	szó mots	drb nombre	szó mots	drb nombre	szó mots	drb nombre	szó mots	drb nombre	szó mots	drb nombre	szó mots	
	1923	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	579	5.419	1.622	58.486	2.201	63.905
1924	854	12.352	970	10.675	599	7.639	482	4.060	—	—	—	—	—	576	63.528	1.453	19.991	2.028	78.263	3.481	98.254
1925	845	12.562	797	9.820	569	7.326	610	6.687	—	—	—	—	—	1.025	104.711	1.414	19.888	2.432	121.218	3.846	141.106
1926	1.884	28.344	1.897	23.733	907	14.344	968	10.658	16	200	8	93	—	—	—	2.897	42.888	2.873	34.484	5.770	77.372
1927	2.474	32.128	2.368	28.132	1.149	16.298	1.104	14.384	3	37	—	—	—	350	7.102	3.626	48.463	3.822	49.618	7.448	98.081

VII. A járatok pontossága s az elmaradt utak.

Exactitude du service et trajets n'ayant pu avoir lieu.

Év Année	A pontos Trajets effectués exactement	A 30 percen aluli — Trajets ayant eu un retard de moins de 30 minutes		A 30 és ennél több perces Trajets ayant eu un retard de 30 min. ou plus		A késések — Cause					Az elmaradt utak Trajets n'ayant pu avoir lieu				
		késéssel induló ill. érkező				oka % — des retards, %					elmaradások oka %-ban cause, en %				
		menetek %				motorhiba panne de moteur	időjárás temps	utasok ké- sése — re- tarde- larde passagers	csatlako- zas jonction	egyéb autres	%	motorhiba panne de moteur	időjárás temps	géphiány manque d'avion	egyéb autres
1926	821	5.3	12.6	3.3	30.5	0.3	22.5	43.4	2.8	2.4	95.1	—	2.5		
1927	823	5.9	11.8	3.6	22.5	1.4	50.0	22.5	2.3	6.3	60.4	31.2	2.1		

ban éjjeli forgalomra még berendezve nincsen. Póstaállomás, yámkirendeltség a helyszínen működik s a forgalmi szolgálat céljaira külön dróttalan táviróállomással is fel van szerelve, melynek forgalmi adatait külön kimutatásban is bemutatjuk.

A menetrendszerű járatok körén kívül eső körrepülések és helyi felszállások számának évenkénti alakulása, a dolog természetéből kifolyólag, állandóan ingadozó. Az elmúlt évek alatti 2.106 körrepülésnek és helyi felszállásnak csaknem egyharmada az 1923. évre esik, amikor a békekötés után első ízben kelhettek szárnyra a magyar gépmadarak. A nagy forgalmat megmagyarázza az a körülmény, hogy a közlekedésnek ezt a nálunk még újdonság-számba menő és eddig nélkülözött eszközt igen sokan legalább egy rövidebb ideig tartó sétarepülés révén igyekeztek megismerni. A későbbi években, mikor már a város felett rendszeresen közlekedő repülőgépek képe megszokottá vált, az érdeklődés is megcsappant s ezért a következő

VIII. Repülőtéri felszállások 1927-ben.

Ascensions d'aérodrome en 1927.

A felszállás célja But de l'ascension	A menetek, illetőleg felszállások száma Nombre des routes faites, respect. des ascensions	Menetidő órákban Temps de route en heures	Utassok száma Nombre de voya- geurs
Fotórepülés — <i>Prise de photographies</i>	12	14	18
Próbarepülés — <i>Vol d'essai</i>	81	24	48
Propaganda és egyéb utak — <i>Propagande et autre</i>	100	37	66
Röpcéduladobálás — <i>Jet de feuilles volantes</i>	16	17	25
Sétarepülés — <i>Promenade en avion</i>	196	38	951
Összesen: — <i>Total</i>	405	130	1.108

években már csak felényi 300—350 körrepülés és helyi felszállás történt.

A menetrendszerű járatokon kívül a Magyarországon működő vállalatok a közönség

kívánságához képest gépeikkel soronkívüli rövidebb vagy hosszabb utazás céljaira is rendelkezésre állottak. A menetrenden kívüli *alkalmi járatok* közé vannak sorozva azok az esetek is, amikor idegen állambeli repülőgépek útjukban a magyarországi repülőteret érintették. Ezeknek az ú. n. alkalmi járatok forgalmának

alakulásánál még kevésbé lehet bizonyos szabályszerűséget megállapítani. Itt csak annak a megemlítésére szorítkozunk, hogy 1925-ben az alkalmi járatok számát az a körülmény szökteti fel, miszerint az illető évben négy hónapon át közlekedett bel-földi újságszállító járatok is ide vannak sorozva.
Várszeghy János dr.

Magyarország gépjárműállománya.

Effectif des véhicules à moteur en Hongrie.

Résumé. En décembre 1927, on a mis en circulation 244 véhicules à moteur, et on en a retirés 54. Par conséquent, l'effectif a augmenté de 190 unités (1·1%). La proportion de l'accroissement a été légèrement inférieure au mois précédent (1·5%).

December hó folyamán 244 gépjárművet helyeztek az ország területén forgalomba, míg a forgalomból kivontak száma 54 drb. volt. Gépjárműállományunk tehát 190 darabbal, vagyis 1·1%-kal gyarapodott, ami valamivel alatta marad az előző havi növekedésnek, amikor az emelkedés aránya 1·5% volt. Az állományszaporulatból az autók 149, a motorbiciklik 41 darabbal részesed-

tek. A növekedés aránya a gépkocsiknál 1·2% (az előző hónapban 1·7%), motorkerékpároké 0·8% (0·9) volt.

Az autókhoz és motorbiciklikhez a gépjárműállományban elfoglalt részesedési arányai (72·6, ill. 27·4%), a gyarapodási arányszám kis mértékű változása folytán ugyanaz marad, mint az előző hónapban.

Az ország gépjárműállományának területi megoszlását tekintve, ahol a havi szaporulaton kívül a kerületváltozások folytán beállott növekedés vagy fogyás is számba van véve, a december havi változások után az egész állománynak 59·4%-a (az előző hónapban 60·7%) esett Budapestre s 40·6%-a (39·3%) vidékre.

Magyarország gépjárműállománya a hónap elején.

Effectif des véhicules à moteur de la Hongrie, au début du mois.

Állomány <i>Effectif</i>	N o m b r e d e s								
	A személykocsik — aut. à personnes	A teherkocsik — a. camions	Az autóbuszok — autobus	A bérautók — aut. de louage	Az egyéb gépkocsik — autres autos	A gépkocsik összesen — automobiles au total	motocyclettes		A gépjárműállomány összesen — Automob. et motocycl. au total
	s z á m a						A melléküléses — à 2 person.	A mellékülés nélküli — à 1 person.	
1927. XII.	8.077	2.828	367	1.104	491	12.867	635	4.229	17.731
„ „ } forgalomba került — <i>mis</i>	118	64	7	3	8	200	5	39	244
„ „ } en circulation	40	6	2	3	—	51	—	3	54
„ „ } forgalomból kikerült — <i>retirés</i>									
1928. I.	8.155	2.886	372	1.104	499	13.016	640	4.265	17.921
Ebből — Dont à Budapest.	4.589	1.648	87	842	356	7.522	353	2.777	10.652