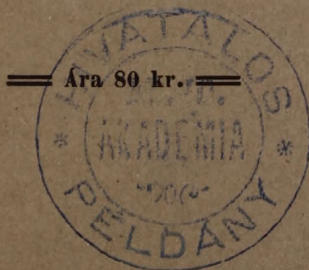


A
VASUT-KEZELÉSI
RENDSZEREK
MAGYARORSZÁGBAN.

A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA ÁLTAL A DÓRA-FÉLE JUTALOMMAL
KOSZORÚZOTT PÁLYAMŰ.

IRTA

FELSŐSZOPORI TÓTH KÁROLY.



BUDAPEST, 1879.

A M. T. AKADÉMIA KÖNYVKIADÓ HIVATALA.
(Az Akadémia épületében.)

A

VASUT-KEZELÉSI

RENDSZEREK

MAGYARORSZÁGBAN.

A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA ÁLTAL A DÓRA-FÉLE JUTALOMMAL
KOSZORÚZOTT PÁLYAMŰ.

IRTA

FELSŐSZOPORI TÓTH KÁROLY.

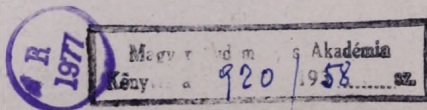
BUDAPEST, 1879.

A M. T. AKADÉMIA KÖNYVKIADÓ HIVATALA.
(Az Akadémia épületében.)

219038

A M. T. AKADÉMIA
PÖTTKÁRI HIVATALA

Budapest, 1879. Az Athenaeum r. társ. könyvnyomdája.



ELŐSZÓ.

A kultúra haladásával emelkedő szükségletek az államok pénzügyi képességével szemben mindinkább nagyobb követelményeket támasztanak, melyek csak az államháztartás rationalis és szakszerű alapra fektetett javítása által elégíthetők ki.

Míg az államháztartás feletti kérdések általános elméleit téren mozognak, s míg a vitának nem kell valamely specialis tárgyra irányulnia, addig elegendő valamennyi befolyást gyakorló előnynek és hátrálynak szembeállítása, minden érv bátran megvitatható, mivel a bizonyos konkrét esetekre való célzás lehetősége már előre is ki van zárva.

Miután továbbá ily vitatkozások egészen abstract elméleti téren mozognak, ezért a legnyomatékosabb argumentumok érvényre juttatása tekintetéből, rövid szakszerű rámutatás elegendő.

Egészen másképp áll azonban a dolog, ha ugyanazon kérdés valamely meghatározott objectumra való tekintettel bírálendő meg, mely esetben a mérvadó helyi és időkbeli viszonyokat valamint azok befolyásának mérvét figyelembe kell venni.

Ekkor a fennállónak vagy a tervezettnak előnyeit és hátrányait okvetlenül megbirálás alá kell venni és a részletekbe kell bocsátkozni.

Ilyképen a kérdés tárgyalása gyakorlativá, az érdek általánossabbá, de ezzel egyszersmind subjectivabbá is lesz.

E subjectivitás kevesbbé kedvező helyzetű államokban könnyebben megerősödik, mint gazdag országokban.

Míg ugyanis kitünő helyzetű államok a hiúság többnemű fényüzési kiadásait megengedhetik magoknak és rossz eredményű experimentumokat könnyebben elszenvedhetnek, addig a gazdasági tekintetben kevesbbé kifejlődött államok a megvitatást nem oly könnyen tehetik tárgyilagos nyugodtsággal, mivel a segédeszközökben mutatkozó hiányt érettebb szakismerettel és tapasztalattal, böles, higgadt és czéltudatos eljárással kell pótolniok, és minden változtatás egyszersmind anyagi és erkölesi áldozatokat igényel.

A subjectivitás veszélyének elhárítása tekintéből tehát; és mivel a vizsgálat alá veendő kérdés megbíralására a tárgyilagosság múlhatatlanul szükséges, annak lehető megóvása végett jelen tanulmányban némely mozzanatokat csupán távolról érinteni, avagy egészen mellözni kellett, és a hazai viszonyokra csak ott vonatkozunk, hol az világosan ki van mondva.

Ha azonban e törekvésünk daczára a némely olvasó által talán szűkebbre szorittatni kívánt korlátokat, az ő véleménye szerint, mégis át léptük volna: szolgáljon mentségül azon körülmény, hogy forgalmi és vasútügyünk komoly helyzetét beható bírálát tárgyává szükséges tennünk.

Amíg ugyanis — daczára az 1877. évi kiviteli év rendkívül kedvező conjuncturáinak — Magyarországnak a verseny tekintetében a háborut viselő Oroszország előtt hátrálnia kell, Magyarország tevékenységi és versenyképesége egyáltalán nem lehet kielégítő.

Még sokat kell tennünk, és a teendők nagy részét egyszerűbben és könnyebben vihetjük keresztül, ha Ausztria

— a helyrajzi viszonyok követelte érdekközösségénél fogva és mint némely vasutaink tulajdonostársa, velünk közös célra törekedve — parallel vasúti politikát üz.

A feltételek e tekintetben az érdekközösségben nyilvánulnak, melyeknek mindenki előtt fel kell tűnniök, a ki a birodalom mindkét része vasútügyének állapotát és szükségleteit megfigyeli.

Miután azonban az ezzel ellenkező nézet a birodalom mindkét részében nem ritkán nyilvánul, és ez által sok elérhető meghiusíthatatnék, azért ezélszerűnek mutatkozik, czéljaink nyílt taglalása által e nézetet megczáfolni.

A jelen munkát ez okból német nyelven is kiadjuk.

Budapest, 1877.

A vasútügy története a pályázati határidő (1877. évi december 31) óta nevezetes eseményeket regisztrált ugyan, melyek azonban jelen tanulmány módosítására okul nem szolgálhatnak.

A versaillesi törvényhozás azon intézkedése, melynél fogva 1878. márczius hó 7-én és következő napjain 2615 kilom. különféle czélú és irányú vasutak megvétélét elhatározta; az új porosz kereskedelmi miniszternek a kormányba történt belépése és az általa megindított alkudozások — mindmegannyi tények, melyek alapján sokan az államvasúti rendszer meghonosítására vélnek következtethetni. Azonban jelen tanulmányunk kiindulási pontjául nem annyira idegen államok, hanem leginkább hazánk viszonyai szolgáltak, és ezen amúgy is még fejlődőfélben levő tények eddigelé csak a történelemnek nyujtanak érdekes anyagot,

Sokkal nagyobb fontossággal bírnak reánk nézve a porosz kormánynak liszt-, gabona-, fa- és gyümölcs- kivitelünk ellen irányzott intézkedései, de ezek még hathatósabban támogatják azon több ízben hangsúlyozott állításunkat, hogy az egységes tariffapolitika érdekében a tariffaszabályozási jogot az államnak vissza kell szereznie.

De nem indíthatnak jelen tanulmányozásunk módosítására a porosz kormány e prohibítív intézkedéseiből a délmagyarországi kőszételepeinkre és ádriai kikötőinkre háromolható előnyök sem, mert előre látható, hogy az ellenünk irányzott intézkedések előbb meg fognak szünni, mintsem kikötőink a váratlan lendületből állandó hasznot húzhatnának.

Budapest, 1878. novemberben.

BEVEZETÉS.

Az újkornak egy találmánya sem terjedt oly gyorsan, egy sem idézett elő a sociális életben oly jelentékeny változásokat, mint a vasút-ügy.

Még 50 évvel ezelőtt valamely gyár üzletének terjedelme azon lakások száma- és távolságától függött, melyekben a munkások elhelyezhetők voltak. Most az ugynevezett penny-munkásvonatok a munkásokat egy penny fuvardijért mértföldnyi távolságról elszállítják Londonba és este ismét vissza lakhelyükre.

Napoleon legfényesebb hadi tettei közé joggal számítják azt, midőn ő 1800-ban Genfben összpontosított 60,000 főnyi seregét négy hadoszlopra osztva és azok egyikével május hó 15—21. között a nagy Bernhard hegységet átlépve Italiába betört.

Napoleon ekkor mintegy 15,000 emberrel 8 nap alatt 22 mértföldnyi utat tett.

Ha eltekintünk mindazon körülményektől, melyek e tettet mindenkorra dicsővé teszik, és csupán azt tekintjük, hogy mily aránytalan hosszú időbe került akkor a katonaszállítás azon gyorsasághoz képest, melylyel 1866-ban az Olaszországban volt cs. kir. hadtest Bécsbe és onnan vissza, ötszörös távolságra haladt, láthatjuk, hogy mily jelentékeny befolyással bírnak a vasutak a hadviselésre.

Hogy a vasutaknak az iparra mily nagy befolyásuk van, bizonyítja azon tény, hogy az 1866-tól 1872-ig terjedő időszakban az egyenes adó az osztr.-magyar birodalomban 100 millióval szaporodott. (*Gunesch, Wechselwirkung der Eisenbahnen u. Volkswirtschaft.*)

Természetes tehát, hogy a társadalom minden rétegében élénken érdeklődnek a vasutak fejlesztése és tevékenységi képességek emelése iránt, és ez érdeklődés a közönségnek még azon rétegeiben is észlelhető, melyek a történeti tapasztalatok szerint a közügyekkel csupán országos csapások esetében foglalkoznak.

A kormány is indítatva érzi magát, hogy a vasutügyi kérdések fölötti véleménynyilatkozatokat fokozott figyelemmel kísérje, még pedig saját érdekéből, mivel a vasutak jövedelmei és szolgálatai a kereskedelem érdekeivel és az állampolgárok jólétével szoros összefüggésben vannak és ezekre különböző irányban visszahatást gyakorolnak.

Azon életbevágó fontosság mellett, melylyel a vasutak kiterjedése és tevékenysége bir, könnyen megmagyarázható, hogy a vasuti ügyeket tárgyzó viták oly élénké válnak, hogy azoknál a tárgyilagosságot és higgadtságot, melyek ily kérdések megvitatásakor oly szükségesek, gyakran mellőzni látjuk; és nem lehet azon csodálkozni, hogy azok, kik ily kérdéseknél leginkább vannak érdekelve, a tömeget magok részére akarják megnyerni és jelszavakat irnak zászlójokra, melyek, mint például: »a vasutak versenye, fővállalkozóság, Fairly-rendszer, keskenyvágányu pályák« stb. a közönség ingatag többségét gyorsan meghódítják és jelszavok buzgó követőivé teszik. De higgadt, tárgyilagos és szakértelmes megfontolás mellett a felhozott érvek semmiesetre sem mutatkoznak alaposaknak és megdönthetlenségnek, és ha valamely vélemény fölülkerekedésének első hevében, az ellenkező nyilatkozatokat csak meghallgatásra is méltatnák, akkor ama nézetek közül nem egynek derülne ki azonnal valódi értéke.

E mellett nem is oly meglepő, ha ilyenmü kérdések gyakran nem épen logikai következetességgel és nem mindig a megfelelő helyes álláspontból bíráltnak meg. A vasuti intézmény nagyon új még ehhez, és nem volt képes eddig befolyásának egész erejével magát érvényesíteni. Sokan érzik magukat hivatottnak a vasuti intézmény fölött nyilvánosan ítéletet mondhatni, a nélkül, hogy azt akár egész terjedelmében, akár egyes részleteiben közelebbről ismernék.

A vasuti kérdések pedig, mint Weber M. M. báró egyik kitünő művében igen helyesen megjegyzi, minden országban különbözően bírálандók meg, miután a népességnek nemzeti-ségi és éghajlati viszonyok-szülte sajátosságai, az ország kereskedelmi viszonyai, a kormányforma, a vasuti intézmény fejlődésének története és a vasuti hálózat többé-kevésbé természetes kifejlődése által adott feltételek az ítéletet más-más álláspontra utalják.

Annál is inkább szükséges tehát mind e szempontokat előbb vizsgálódás tárgyává tenni, mivel a fenforgó kérdés, hogy t. i. »az állam kezelje-e a vasutakat, vagy magán személyek?« még sokkal nagyobb érdekléssel és fokozottabb buzgalommal vitattatik, mint bármely más eddig érintett idevágó kérdés.

Midőn Peace Ede 1818-ban az első vasut engedélyezéseért az angol parlamenthez folyamodott, kérelmével elutasított, és csak három évi erélyes és fáradságos törekvés után sikerült neki engedélyt nyerni oly közlekedés előállítására, a melyen »kocsik és egyéb járművek állatok, emberek által és *egyéb módon* hozatnak mozgásba.«

Ez első vasut sikere azonban még semmiképen sem küzdött le minden nehézséget, mert midőn a Liverpool-Manchesteri vonal engedélyezése alkalmából az alkalmazandó menetsebesség szóba jött, csakis az óránkénti 13—16 kilom. sebesség engedtetett meg, jóllehet Stephenson 19—21 kilom. is megengedhetőnek talált.

Miként járt volna még a vasutak feltalálója, ha nem angol, hanem osztrák avagy magyar lett volna?!

Annál ellentéteesebbeknek tünnek föl a jelenlegi vasutügy eredményei, mert pl. Staufer osztr.-magy. vasuti naptárában azt olvassuk, hogy a London-Doveri vonal 80.óránkénti menetsebességgel beutazható, míg Ausztria-Magyarországban a menetsebesség óránként 48.5 klm. (Bécs-Brünn via Lundenburg).

Azért szükséges most, midőn a földgömb összes vasutai (1876-ban 122,294 kl. volt üzletben) az aequatort 7-szeresen átérnék, azért szükséges, mondom, hogy a vasutügy fejlődésé-

nek történetét, ez idő szerinti stadiumát és mivoltát folyton szem előtt tartjuk, hogy a fölött mindenkor tiszta és alapos ítéletet hozhassunk.

Miután azonban az irányadó momentumok minden országban különbözők, és azok befolyása és hatása a különböző országokban csak relative állítható párhuzamba: a következőkben megkíséreljük a legjelentékenyebb államok vasút-fejlődési történetét lehetőleg röviden összefoglalni és ismertetni.

A vasutak születéshelyén, t. i. Angolországban a vasutügy mint magánipar fejlődött. A magán-vasuti rendszernek érintendő árnyoldalai a legelkeseredettebb versenyt idézék elő, és végül, nagy veszteségek után, melyeket csak a dúsgazdag Anglia állhatott ki, nagyobb vasutkomplexek fusiójára vezettek.

Jelenleg az összes vasutak $\frac{5}{6}$ része 16 társaság kezében van, melyek közül hét a vasutak fele részét, és egy (London and Nord-Western) $\frac{1}{7}$ -ét kezeli.

A vasuti társulatok a kormány felügyelő hatósága által nem igen akadályoztatnak eljárásukban, ellenben a felelőségre vonatkozó szigorú törvények óvják meg a közönség érdekeit.

Különösen panaszkodnak Angolországban a fölött, hogy a vasuti társulatok igen nagy befolyást vívtak ki magoknak a parlamentre. Egy országban sem tartottak a vasutügy fölött oly sok enquete-t, egy országban sem tették azt oly beható tanulmány tárgyává, mint Angolországban; azonban sem az ez országban folytatott tárgyalások, sem a vasutak mielőbbi megvételére nézve mutatkozó kedvező föltételek — 21 év — nem indíthatták az angol államférfiakat arra, hogy a vasutaknak az állam részére való megvételét komolyan sürgették volna.

Maga az államvasuti rendszer védője (Galt) is csak (u. m. Tyler) egyes vasutak megvételét ajánlja — tehát a vegyes rendszer mellett nyilatkozik.

A vasutügy történeti fejlődése Franciaországban a legszélsőbb ellentétben áll Angolország eljárásával.

Az első vasut Páristól Szt. Germainre az 1837 évi aug. 26-án nyitattott meg, nem iparczélokra, hanem az udvar és Páris mulatozó közönsége számára.

A magán-vasuti rendszer a francia természeténél fogva nem fejlődhetett kellő módon. A kormány már 1832-ben egy egységes, Páristól a legfontosabb határpontokig szétágazó vasuti hálózatot tervezett. 1839-ben a magánvasutak kénytelenek voltak az építéseket megszüntetni, 1842-ben az állam a vasutépítésekben való részvételét oly módon szabályozta, hogy a magántársulatoknak csupán a felépítményt és a járműveket kellett előállítaniok, a többiről pedig az állam gondoskodott.

A napoleonismus 185²/₇-ben a nagyobb vasuttársulatoknak adott concessiók és a kisebbeknek beolvasztása által létesíté a hat nagy vasuttársulatot, melyek inkább az államvasutak természetével bírnak; egyébiránt pedig az egész vasuti hálózatot igazgatják és elkeseredett, még el nem döntött, harczot vínak a másodrendű vasutak ellen (nouveau réseau).

A pénzvillág nagy befolyása, e rendszer hátrányakép említettik.

Belgium és Németország néhány közép államai mindjárt kezdettől fogva államvasutak építésére tökélek el magokat.

Nevezetesen az előbb említett állam egészen egyöntetű, átgondolt és érdeket keltő eljárást követett. Jelenleg a vasuti hálózat üzletét az államvasutak mellett több magán társulat is kezeli. Panasz van a vasutügy jelentékeny költségei miatt.

Bajorország, Würtemberg, és Szászországban részben már az építés óta, részben későbbi vételek által, főleg államvasutak vannak, melyek példás kezelés alatt állnak. Az államvasuti hálózatok megengedhető terjedelmét az előbb nevezett államokban elértnek tekintik. Poroszországban mindig fenntartották az egyensúlyt az állami és a magánvasuti rendszer közt, olyformán, hogy az állam építkezés és vétel által a legfontosabb vonalokat a maga részére biztosítá és azok igazgatóságai közvetítésével a magánvasutakra surlódás nélkül befolyást nyert és saját vasutai részére a magánvasutaknak sajátságos és a nagy államvasut-complexeknek szükséges kezdeményező és a körülményekhez simuló természetét érte el.

Az osztrák-magyar birodalomnak sajátságos politikai viszonyai a vasut-ügy fejlődésében is felismerhetők.

A Linzből Budweisba és Gmundenbe menő lóvasút építése (1832) után, 1836-ban két magántársulat lépett fel, t. i.

a Ferdinand császár északi vasut (Kaiser Ferdinand Nordbahn) (Rothschild) és a Bécs-Győri vasut (Sina).

A csupán az osztrák rész számára kieszközölt concessio az utóbbinak oly nagy nehézségeket okozott, hogy egy millió forint veszteséggel a magyar részvonalnak kiépítését mellőzé, mely csak 20 évvel később létesült.

Államvasutak építése 1841. évi december 19-én kelt legfelsőbb rendelettel határozottatott el, melynek következtében 1844-ben a Mürzzuschlag-Graczi és 1845-ben az Olmütz-Prágai vonalak nyitattak meg.

1844-ben Magyarországon is alakult egy társaság, mely Debreczentől Pesten át Bécsbe lóvasutat tervezett, Komáromba, Aradra, Rakamazra és Nagyváradra menő szárnyvonalakkal (Kohn).

A következő évben e vonal mint mozdonyvasut engedélyeztetett.

Azon vád tehát, hogy a vasutaknak első tervezése alkalmával a vasutügy működési képességét, valamint a kereskedelmi utaknak az európaiakkal való összefüggését nem eléggé méltányolták, bennünket is illet.

Azonban némi elégtételül szolgálhat nekünk azon tény, hogy Dalmatia kormányzója már 1843-ban indítványozta Fiumének a hátsó tartományokkal való összeköttetését; hogy továbbá az országgyűlés 1848-ban a minisztériumnak határozatilag meghagyta, hogy az ország szivéből hat irányban, az ország határai felé vasutakat tervezzen, s hogy e célra 10 millió engedélyeztetett, (hihetőleg előmunkálatokra); különösen jellemzőnek tűnik azonban fel a pótolhatatlan gróf Széchenyi Istvánnak ugyanazon időben történt indítványa, mely szerint Aradon át Erdélyországba lett volna vasut építendő.

A nagy férfit tehát már akkor számba vette az ország földszinti hullámvásainak configuratioját (Marosvölgy). — De az osztrák kormány is megmutatá a nagyrészt államköltségen létesített Trieszt-Bécs-Bodenbachi vonal kiépítése által, hogy a kereskedelem célpontjait és a vasutügy fontosságát már akkor is méltányolni tudta.

1848-ki év végén megkezdé az osztrák kormány a vasuti

kezelés összpontosítására vonatkozólag már 1841-ben megállapított tervének keresztülvitelét.

A »Zentralbahn« (40.004), a lombard-velencei Ferdinánd-vasut (30.036), gloggnitzi vasut (11.781) és a Sopron-Bécsujhelyi vasut részvényei megvásároltattak, és miután ez a vasuti papirok értékének emelésére nem volt elegendő, e vasutak teljesen állami kezelés alá helyeztetek. Nehány év leteltével minde vasutak az állam kezelése alá jutottak.

Azon sok tényező, melyek az állam által figyelembe veendőek, a személykérdésekre csakhamar befolyással volt. Csak az, kinek alkalmá volt az akkori vasuti viszonyokat *saját tapasztalásából* ismerni, csak az tudja méltányolni az államvasuti rendszer ellen felhozatni szokott érvek alaposágát és horderejét! A vasuti alkalmazottak testülete jó volt, csak vezérekben volt hiány.

Felmerültek ugyan az igazgatásban is hiányok, azonban azokat a sajtó mindenkor agyonhallgatta, mert a kormányrendszert támogatni kellett.

De azok, kik a vasutügyhöz közelebb állottak, tudták, hogy a hivatlan főnökök okai az általános elégedetlenségnek és kóros állapotnak. Minden fölmerült de elleplezett visszásság esetében, azon közmondásra utaltak, hogy »de capite foetet piscis.«

Az államvasutak elárusítása főleg finanziaális szempontokból egyelőre elhatáráztatott, de a szaktársak között azt beszéltek akkor: hogy ez elhatározás indító okául egy katastrofa szolgált, a melynek vizsgálatánál alsóbb rendű egyének voltak ugyan mint vétkesek megjelölve, általános volt azonban azon meggyőződés, hogy a fennemlitett közmondás vasuti intézetekre is alkalmazható.

Az 1854. évben végre elhatároztatott, hogy minden vasut, tehát mind az, mely a Duna-völgye hosszában az egész birodalmat keresztülszeli, valamint azon vasut is elárusítsák, mely a birodalom legnagyobb kikötőjének, a Morva-és Elba-völgyön át az északkal való összeköttetésére van rendelve.

Az elárusítás feltételeire nézve különösen panasz emeltek a miatt, hogy az állam részére nem tartatván fönn ele-

gendő befolyás az új hatalmas társulatokra, az idegen tőkének könnyű volt magát emanczipálnia.

Egyidejűleg elkészítettett és közzététetett az országos vasuti hálózat tervezete.

E tervezet 1268 mértföldnyi új vasutra terjedt ki (Kohn's Jahrbuch.)

Magyarországra nézve következő vonalak tervezettek :
Pest-Miskolcz-Kassa, galicziai határ ;
Debreczen-Tokaj-Miskolcz ;
Buda-Székesfehérvár-Kanizsa-Zágráb ;
Sopron-Kanizsa ;
Kanizsa-Pécs ;
Kanizsa-Marburg ;
Szeged-Szabadka-Mohács-Eszék ;
Szeged-Pétervárad-Zimony ;
Szolnok-Arad ;
Temesvár-Fehértemplom-Duna ;
Temesvár-Arad-Nagyszeben, Oláh határ-Brassó ;
Nagyszeben-Kolozsvár ;
Fiume-Szt. Péter.

A tervezet szerint tehát sem a régi utak, melyeket eredetileg a kereskedelem tört magának, a külföldre való célzásaival, nem vétettek figyelembe, sem a kereskedelemnek a földszinti hullámzásoktól föltételezett kiindulási és gyűjtő pontjai a combinatióba föl nem vétettek.

Már akkor kellett volna a vasuti felszerelési tőkével takarékoskodni.

E terv szerint engedélyeztetett azután az osztrák államvasut, a déli vasut és a Tiszavidéki vasut.

A Pest-Miskolcz-Kassa-Galicziai határvonallal elmaradt, mire nézve nagy befolyással volt az osztrák államvasut és a tiszavidéki vasuttársulat között 1857 április 4-én létrejött nevezetes egyezmény.

A most nevezett két külföldi vasuttársaság kivételével a többi engedélyezett vasutvállalatok nem igen juthattak zöld ágra, mit az általános pénzügyi calamitások mellett a subventióra vonatkozó némely kérdésnek késő megoldása okozott.

A két előbb nevezett társulat ellen általában az volt a panasz, hogy nagyon is hatalmasak.

Kiderült tehát, hogy a fennálló állami gépezet gyenge arra nézve, hogy egyrészt a hatalmas magánintézetek irányában az egyensúlyt fentarthassa, másrészt pedig segélyre szoruló oly intézeteket, melyeknél az idő pénz, idejekorán gyámolíthasson. Hogy azonban e calamitások a kereskedelemre és iparra általában visszahatással voltak, bizonyára nem szorul magyarázatra.

Ez állapot gyökeres változást szenvedett a politikai kiegyezkedés által. A politikai helyzet átalakulása emelte a bizalmat az ujonnan keletkezett viszonyok fennállásához mind bel-, mind külföldön; remélni lehetett, hogy most már az ország segélyforrásai menten minden kül- és belakadályoktól, teljesen kiaknázzhatók lesznek.

Az örvendetes bizalom, a hitelképesség tudata azt eredményezé, hogy a sok éven át visszavonult hitel, immár nemcsak egészséges vállalatok felé fordult, hanem olyanokat is felkarolt, melyeknek jövője kevesbbé volt biztosítva.

Az új közlekedési minisztérium hozzáfogott azon nagy munkákhoz, melyek a sok évi mulasztás folytán összehalmozódtak, s pedig oly erélylyel, mely a fenforgó nehézségeknek teljesen megfelelt.

Hogy a vasutügy terén való teendők nagy terjedelménél fogva sok dolog nem történt oly alapossggal és körültekintéssel, mint kívánatos lett volna, az intézkedések halaszthatlanságában leli magyarázatát.

E minisztériumnak első és legnagyobb horderejű intézkedése az országos vasuti hálózat tervezetének közzététele volt.

E tervezet az előbbi, hosszú éveken át folytatott tanácskozásoknak gyümölcse volt, a miért is azt a hatóságok, melyekkel az véleményadás és nyilatkozattétel végett közöltetett, bizalommal vették tudomásúl.

Azon jelentékeny befolyásnál fogva, melyet az országos vasuti hálózat az anyagi fejlődésre és a fenforgó kérdés vizsgálatára gyakorol, e tárgyat külön kell megvitatnunk.

Egyidejüleg szervezé a minisztérium a m. kir. vasutépi-

tészeti igazgatóságot és a m. kir. vasuti és hajózási főfelügye-
lőséget is; az első az építkezések fölött, az utóbbi pedig az
üzlet fölött gyakorolja, illetve gyakorlá a felügyeletet.

Nem hallgathatjuk itt el, hogy eme kettős felosztás és
oly közegeknek választása, kik a vasuti ügyet nagyobbrészt
specialis szempontokból szokták felfogni, oly hátrányokat vont
maga után, melyeket vasut-ügyünk még hosszú ideig érezni fog.

Nem sokára azután beváltotta a kormány, mint leg-
nagyobb hitelező, a pénzügyi szükséggel küzködő losonci
vasutat, és arra törekedett, hogy új vasutak engedélyezése, és
államvasutak építése által országos vasuti hálózatunk leg-
nagyobb hézagait kiegészíthesse.

Ez intézkedéseknél oly nézet jutott érvényre, melyet
káros hatásainál fogva nem hagyhatunk említés nélkül.

Oly vasutak építésénél, melyek kevesebb népes, tengeren-
túli, nevezetesen tropikai országokat szelnek át, a hol az épi-
tési közegek elhelyezése és existenciája meg van nehezítve, a
felügyelet pedig nem oly szükséges, mint mivelődött államok-
ban, az *általános accordrendszer* a helyi viszonyok szülemé-
nye volt.

E rendszer, ellentétben a nyert tapasztalatokkal, nálunk
is meghonosított.

Az általános-egyezmény mellett különösen az hozatott
fel, hogy az által az építető a pénzkezelés-, az építési felügye-
let-, a végleszámolás-, valamint ezek költségeitől megkímélhető.

Föltételeztetett, hogy a fővállalkozó a legalkalmasabb
nyomot, az alkatrészek legegyszerűbb szerkezetét, saját érde-
kében jobban megválasztandja, mint az építető szolgálatában
álló közegek.

Föltételeztetett, hogy azon károkat, melyeket a vállal-
kozó egyrésztől szenved, másrésztől megtakarítások által pó-
tolandja.

A reakció, mely a bürokratikus rendszer hosszú éveken
át uralgott nyomása után beállott, figyelmen kívül hagyta
azon szempontokat, melyeknek az ellentétes érdekeket min-
denkor egyensúlyban kelle tartaniok.

Elfelejték, hogy az építető érdekei a fővállalkozó érde-
eivel homlokegyenest ellenkeznek, olyannyira, hogy a fővál-

lalkozó egyszersmind engedményes is lehetett, valamint hogy önmagával szerződéseket, kártalanítási egyezményeket stb. köthetett.

Az irányadó körök tulságos bizalma annyira ment, hogy a nyomjelzéseket, tehát a legnagyobb horderejű kereskedelmi, vízműtani felvételeket, melyeknek a vasutat és a vidéket kiszámíthatlan károktól megóvniok kellett, a fővállalkozóra *minden ellenőrzés nélkül* rábízta, sőt rábízta magát az építést is, nem gondolván arra, hogy az építés olcsósága nagyobb részt az évi üzleti költségekkel fordított viszonyban áll.

Az általán-egyezménnyel az irányadó egyéniségek gyanúsításoktól megóvhatni vélték magokat, azonban az ellenkező eredményre jutottak, mivel az utánmérési egyezményrendszer határozottan inkább ellenőrizhető és inkább áttekinthető.

Az oly bonyolodott objectum iránt, mint a milyen a mértföldekre terjedő vasut lenni szokott, kötött szerződésnek mellőzhetlen szövevényei, egyrészt az építettöre tetemes áldozatokat, másrészt a fővállalkozóra oly teljesítményeket róttak, melyek gyakran jogtalanok voltak.

Azon károk megtérítése iránt, melyeket a vállalkozók, egyrészt tapasztalatlanságuknál fogva önmagoknak okoztak, és másrészt a szerződési határozmányok homályosságából eredtek, a fővállalkozó az építettöt, ez pedig az államot támadta meg követelésével.

Mig a korábbi accord-rendszernél az ily jogigények substratumai egyes teljesítmények által korlátolva voltak, addig az általán-egyezménnyel az utólagos igényeknek semmi határa sem volt.

Az építkezés befejeztével a vasut-átszelte vidékek vízmű viszonyai — mint az rendesen történni szokott — teljesen megváltoztak. A vizek összpontosítása magasabb vizállásokat idézett elő, s annál nagyobb pótépítéseket okozott, mivel az építettö közegei nem rendelkeztek azon eszközökkel, melyek a vízműviszonyok idejekorán való tanulmányozásához szükségesek.

Pótépítkezések váltak szükségessékké.

Ép úgy kellett a vasut, a pályaudvarok és a jármű-

telep berendezéséhez is utóbeszerzések, melyek a tapasztalat szerint minden ujonnan megnyitott vasutnál csak annak forgalomba helyezése alkalmával merülnek fel, mert a vasut forgalomba helyezése bármely vidéken a viszonyokat megváltoztatja és addig ismeretlen, előre nem látható érdekeket teremt.

Az átalány-egyezmény behozatala előtt a már előbb befejezett vasutépítkezések alapján szerzett tapasztalatokhoz képest, már eleve gondoskodtak az üzlet megnyitása után utólagosan felmerülendő kiadásokról.

E kiadásokat vagy az épen e célra rezervált előirányzati tétel (a később oly sok vitára alkalmul szolgált »előreláthatlanok« tétele) által, avagy az építési alap meglévő fölslegéből fedezték.

Mint hogy azonban az átalány-egyezménynél ez előirányzati intézkedés nem alkalmaztatott, hanem az egész átalányösszeget már előre a vállalkozó részére utalták, ennél fogva az illető épített pénzügyei annál inkább zavarba jutottak, különösen azon okból, mert vasutaink előirányzatai, majdnem kivétel nélkül, alacsonyak voltak.

Függő adósságok, az állam elleni igények, a bizto iték emelése végetti kérelmek voltak eredményei az annak idején oly élénken védelmezett átalán-egyezmény rendszernek.

Az egyes vasutvonalak csatlakozása előtt a fogyasztási vagy elárusítási piacoknak bizonyos környékek volt, a honnan szükségleteiket fedezték.

E környék monopolizálta bizonyos tekintetben az elárusítási piacot.

Midőn azután a vasutak csatlakoztak és Ghégának azon mondása, hogy a vasutak által elenyésznek a távolságok, mindinkább érvényesült, e monopolizáló kínálati környék többszörösen áttörött és újak léptek föl mint versenytársak.

A kínálatban való verseny természetszerűen csökkenté az árat, de e mellett is törekedtek a kelendőséget magoknak biztosítani. Ha ezt állandósítani akarták, az önköltséget kellett kevesbbíteni.

Miután azonban az ország csekély népessége mellett a termelési költségek nem igen voltak leszállíthatók és a szállí-

tási költségek az eladási ár jelentékeny részét képezték, ennélfogva olcsóbb díjszabást kívántak.

A vasutak természetesen csak vonakodva és, a szállítvány feladójának véleménye szerint, nem kielégítőleg engedtek e kívánalmaknak.

»A vasutak versenyét« tehát mind nagyobb-nagyobb körök követelték, és ezt annál inkább elvárták az akkor az állam élére állott felelős minisztériumtól, mivel az országos vasuti hálózat szándékolt kiegészítésénél alkalma lehetett a túlhatalmas vasutakat engedékenyebbekké tenni.

Ha az új minisztérium által az országos vasuti hálózat közzétett tervezete mellett nem rajonghatunk is, azért mégis meg kell engednünk, hogy helyesen járt el, midőn a tervezett vonalokat, a fennálló vasuttársulatoknak nem engedélyezé, mert mint már a minisztérium működésének megkezdése alkalmával látható volt, a vasutak egy része nagyon is hatalmas, a másik része nagyon is gyenge volt.

A gazdálkodás (gyakran csak a vélt gazdálkodás) követelte, hogy a már létező felhasználtassék; és így nem maradt egyéb hátra, mint hogy a tervezett vasutak új társulatoknak adassanak, avagy az állam által építtessenek.

Ez eljárás mellett mindenestre kikerülhetlen volt, hogy az új vasutak a régibb, consolidált vasutak közzé ékeltek és sok tekintetben ezek kegyelmére hagyattak.

A ki a vasutak versenyét ohajtotta, az az új vasutak megnyitásával megelégedhetett, mert ha a verseny más országokban élénkebb volt is, a mi vasutaink versenyé az adózóknak elég drága volt.

Az első vasut megnyitása által, mely a minisztérium alatt épült (Hatvan-Miskolcz) az azelőtt létezett 446 kmtr hosszú vonal, Kassától Czegléden át Budapestre, 271 kmtr-re leszállított. A forgalomnak tehát a rövidebb vonalra kellett volna tereltetnie, ha ezen nem volna a tiszavidéki vasutnak 88 klmt-nyi vonalrésze, miáltal a tiszavidéki vasutnak lehetővé vált a menetárakat ezen 88 klmt-en oly módon fixirozni, hogy legtöbb esetben inkább a hosszabb vonalat veszik igénybe.

Ép úgy a m. kir. államvasutaknak Budapest-Ruttka vonala által Berlinfelé a legrövidebb ut (942 klmt.) nyitattott

meg, holott előbb az árúkat az 1060 klmt. hosszú Marchegg-Bodenbach vonalon kellett szállítani

A forgalom észak felé az osztrák államvasutttól nagy mérvben elvonatott volna.

E veszteség meggátlása tekintetéből az osztrák államvasutnak nem kellett egyebet tennie, mint egyetértve a tiszavidéki vasuttal, minden árúküldeményt Szolnok- és Kőbányánál a m. kir. államvasutaktól elterelni és ármérséklések és refectiák által a versenyvonalak hosszúságában mutatkozó különbséget kiegyenlíteni.

Az osztrák államvasut e törekvését sokféle körülmény előmozdította.

A vasut kedvező fekvésén kívül, melyre még később visszatérünk, az államvasutttársulat a hosszabb versenyvonal 76 %-át (816 klmt.) bírja. Az osztrák államvasut tehát rendelkezik minden eszközzel arra nézve, hogy e vonalon domináló szerepet vihessen, mivel e hosszabb vonalon még csak két vasut vesz részt.

A rövidebb vonalon ellenben négy vasutintézet vesz részt, melyeknek fuvarrészletökbe nemcsak a drágább szállítás díjazását, hanem a kamatozást és amortisatiót, valamint az igazgatási költségeket is bele kell foglalniok.

Ha tehát a salgó-tarjáni kőszénpálya Ruttkáig való meghosszabbításának az volt célja, hogy az az osztrák vaspályatársasággal versenyezhesen, úgy az eredeti viszonyok szülte föltételek nem voltak alkalmasok e cél elérésére.

Hasonló eredmény mutatkozott az első magyar-gácsországi vasut megnyitása után a Budapest-podvoliczkai vonalra nézve.

Ez új vonal megnyitása előtt részt vettek annak forgalmában:

1) az osztrák államvasutttársaság Budapesttől Marcheggig	231 kl.
2) a Kaiser Ferdinand Nordbahn a Marchegg- Krakkói vonallal	398 »
3) a Karl-Ludwigsbahn a Krakkó-Podvoliczka vonallal	533 »
összesen	1162 kl.

Ellenben az újonnan megnyitott sokkal rövidebb vonalnál:

1) a magyar államvasut a Budapest-Miskolczi vonallal	183 kl.
2) a tiszavidéki vasut a Miskolcz-Szerencsi vonallal	38 »
3) az észak-keleti vasut a Szerencs-Legenye-Mihályi	61 »
4) az első gácsországi vasut a Legenye-Mihály-Prsemysli	267 »
5) a gácsországi Károly-Lajos vasut a Prselmysl-Podyoliczkai	289 »
összesen	838 kl.

Az új vonal 324 klm-rel rövidebb ugyan, mint a korábbi, miután azonban azon öt vasutintézet (azok között kettő igen rövid vonalokkal) vesz részt, és az utóbb nevezett vasut ez új vonalnál sokkal csekélyebb mérvben részesül, mint a hosszabb vonalon (533—283), ennél fogva sikeres verseny nem képzelhető.

Hasonló jelenségek voltak észlelhetők más vasutak megnyitásánál.

A díjtételek helyenkint leszállítottak ugyan, de új szállító intézetek keletkezése mesterségesen megakadályoztatván, az állam költséges beruházásai terméketlenné tétettek.

E küzdelmek okozták azt is, hogy oly eszközök alkalmaztattak, melyek részben valósággal elvetendőek voltak, részben pedig azoknak tartattak.

Eltekintve a nehézségektől, melyeket a verseny a közvetlen forgalom elé gördített, és a csatlakozás és közös pályaudvarok kérdésénél felmerültek, a közönség panaszai főleg a differential-tarifa és reductio ellen irányultak.

Hogy mennyiben engedhetők meg a differentiaal-tarifák, eléggé kimutatja Dr. Matlekovits Sándor »A vasuti különbözeti díjak« czimű jeles művében, úgy hogy e tekintetben minden további észrevétel mellőzhető.

De ha már a különbözeti tarifáknál némely tulkapások voltak is észrevehetőek a vasutak versenyküzdelme alkalmával: e visszásságok még sokkal kevesebbé ütköztek a jog-

érzetbe, mint azok, melyeket a kedvezményezések és refectiák idéztek elő.

Kereskedelmi szempontból mindenestre igazoltnak tekintik azon eljárást, mely szerint az, ki valamely ügyletet megbízásaival előmozdit, különös előnyben részesítették, mert a megbízó alkalmat nyújt a megbízott tiszta jövedelmének emelésére.

A míg e provisiók nyilvánosan és mindenkinek egyaránt adatnak, a refectiák ellen semmi kifogás nem tehető; mint-hogy azonban ez nem így történt és általában nem a forgalomnak emelése, hanem annak csak elterelése czéloztatott, ennél fogva a refectiákat egyhangulag elvetendőknél kellett nyilvánítani.

A verseny-viszonyoknak kell tulajdonítani továbbá a tarifák sokféleségét, változékonyságát és zavartságát.

E mellett a tarifák oly gyorsan változtattak meg, hogy a hosszabb időre készült kombinációk és elvállalt kötelezettségek a kereskedőket kárral fenyegették.

Az óhajtott verseny tehát a helyett, hogy a tarifa lejjebb szállítását idézte volna elő és a helyett, hogy a hatalmas vasutakat ellensúlyozta volna, éppen ellenkezőleg az újabb vasutak fejlődését mesterségesen késlelteté és feltartóztatá, a régieket pedig győzelmök tudatában megerősíté.

A kereskedelemnek és iparnak a szándékolt ármérsékletét meg kelle fizetnie adó alakjában vagy más módon, és a közönségnek a vonatsatlakozásokban, a kocsiatmenetekben és a közvetlen forgalomban szenvednie kellett a vasutak közt folyton folyó surlódások következményeit.

Azon előnyök tehát, melyeket a vasutak versenyétől vártak, egyáltalán el nem értek.

De magok a vasút-intézetek is átlátták a más államokban kitört versenyküzdelmek eredményei alapján, hogy azok vége semmiképen sem lehet olyan, mint a közönséges kereskedelmi élet hasonló küzdelmeié, melyekben a legyőzött egyszerűen visszavonul, a győztes fél pedig előnyét felhasználván, monopolizál és a küzdelemben hozott áldozatokat áremelések által pótolja. A vasutak tudták, hogy az állam és a közönség érdeke mindkét küzdő fél existenciájával sokkal inkább egybe

van kötve, semhogy valamely katasztrófa bekövetkezése megengedhető volna; tudták, hogy a küzdelemben kifáradt versenyzők helyébe más lépend s pedig új erővel.

A vasutak versenyének eredménye a »kartell« volt. Békekötés — vagy talán r o t h a d t b é k e — legalább a látogatás szerint!

Azon lehangoltság, mely annak folytán következett be, hogy a vasutügynek a vasutak versenye által rendezése iránti kísérlet dugába dőlt, a vasutak pénzügyi helyzete fölötti csalódás által még inkább fokozódott.

Mig ugyanis az új vasutak tervezésénél mindenkor a régi consolidált vasutaknak a legutóbbi kedvező években kimutatott jövedelmét tartották szem előtt, néhány évvel azután az egyidejűleg beállott finanziaális válság folytán az üzleti kiadások emelkedtek, a bevételek pedig még a régi vasutaknál is egyidejűleg csökkentek.

Az államsegélyben részesített vasutaknak, melyektől azt várták, hogy az államsegélyt csak néhány évig és csekély mértékben fogják igénybe venni, az államsegély legnagyobb részét igénybe kellett venniök és állapotuknál fogva egyáltalán nem lehetett remélni, hogy eme nagyobb kiadásokra nézve egyhamar jobb fordulat áll be.

E bajokat meg kellett szüntetni, és miután az »a vasutak versenye« által elérhető nem volt, más eszközöz kellett folyamodni. Ez eszközt az »á l l a m v a s u t i r e n d s z e r « alkalmazásában vélték föllelni.

A z o r s z á g o s v a s ú t i h á l ó z a t.

Az ország földrajzi fekvése a lakosok jellemére, erkölcsére és foglalkozásmódjára, valamint egy egész világrésznek a kulturai feladatokban való részvételére oly döntő befolyást gyakorol, hogy országos kérdéseknél az ország földrajzi fekvésére mindenkor figyelemmel kell lenni.

Ha pedig az országos vasuti ügyről van szó, akkor az ország földrajzi fekvésének és az az által adott viszonyoknak

megfontolása még annál nagyobb jelentőséggel bír, mert a vasutügy sorsa a vasuti hálózatnak többé-kevésbé szerencsés építésétől és annak többé-kevésbé kedvező üzletétől függ.

Mielőtt tehát azon kérdés megvitatásához fogunk, hogy ki kezelje a vasutügyet, előbb vizsgálat alá kell vennünk, hogy miféle (európai) feladatai vannak az országnak, miféle előnyökre jogosítja Magyarországot e feladatok megoldása? mi módon kell a vasuti hálózatnak építve lennie? hogy úgy e tekintetnek, mint az ország saját igényeinek megfelelően.

A Passautól Orsováig nyuló Dunameder a világhódító rómaiakra nézve nagy fontossággal bírt, az északról torlódó hordák ellen biztos védvonalul szolgálván az nekik; a török háborúk idejében, valamint a keresztes hadjáratokban egymással vetekedő kelet és nyugot népeinek mintegy az irányt mutatta, melyen hadoszlopaik a Közép-Európa (hol a Duna, Rajna, Rhône erednek) fölötti uralomért küzdének.

Ausztria-Magyarország e strategikai fontossága oly változatlan, mint azon tudomány törvényei, melyek e fontosság fölismerését lehetővé tették.

A keletről nyugot felé vagy viszont jövő seregek előnyomulása (szárnyaikkal a Dunameder partjaira támaszkodva) a Duna mentén fog történni. Az északról délnyugot felé induló támadás ellen pedig a két bástya (Cseh- és Erdélyország) között elterülő kettős középfal (cointine) — a Kárpátok első sorban, a Duna pedig másod sorban — hatalmas gátat fognak képezni.

Magyarország tehát legalkalmasabb út észak-nyugot és dél-kelet felé, és a két leghathatósb határvonalat bírja, mind a harczias, mind a kereskedelmi hatalmaknak észak-keletről délnyugot felé irányuló előnyomulása ellen.

Ha tehát Magyarország nem bír is Európára nézve oly fontos fekvéssel, a milyennek Sveitz semlegességét köszöni, mégis földrajzi fekvésünk olyan, hogy szövetségünknek és támogatásunknak bizonyos súlyt kölcsönöz.

Mint sok helyütt másutt, úgy Magyarországbán is fedezik egymást a stratégia és a kereskedelmi politika eredményei.

Indiának kereskedelme a byzanci birodalom bukása előtt Magyarországon keresztül vette útját; míg a középkorban hatalmas középtengeri kikötők — mint Velence, Genua — kereskedelme, bár Sveitz és Tirol havasait átlépte, de nem volt képes a Dunát Bécs alatt, nevezetesen az egyidejűleg fontos szárazföldi kereskedelmi városok — Wilna, Nischnei-Nowgorod irányában, átlépni.

Hasonlóan, bár nem oly mértékben összevágónak találjuk a stratégia és a kereskedelmi politika irányait, ha a Fekete tenger északi pontjait Európa centrumával összekötjük.

Az onnan Európa felé tóduló népvándorlás átlépte a Kárpátokat, és ép oly kevéssé került azokat ki, mint később a kereskedelem, mely ugyanazon uton haladva Kolomea és Kinpolung átviteli kereskedését, a Lemberg-Czernovitzai vasut kiépítéséig, oly nevezetessé tette.

A stratégia és kereskedelmi politika eredményeinek ez összhangzása tehát nem esetleges és nem a véletlen szüleménye, azért, mert mind a két tudomány egyenlő realis tényekből — a földszíni redők konfigurációjából — kiindulva, ugyanazon tényezőket és föltételeket — a letelepedésre alkalmas helyeket — keresik és csak végczéljaikra nézve térnek el egymástól.

Mind a hadászat szempontjából, mind a békére való tekintetből szükséges tehát, hogy valamely európai fontosságú két végpont összekötése azon völgyek mentén történjék, melyeknek iránya leginkább közelít a légvonalhoz és melyek a mellett népesebbek, vagy alkalmasabbak telepítvények fölvételére, és azok felvirágoztatására.

Ha valamely országban nagyobb ily völgyek vannak, melyek ily légvonal irányában haladnak, akkor az ország e része mind a nemzetközi kereskedelem, mind a háborúk tekintetéből jelentőségben sokat nyer.

E vidékek lakosain, vagyis inkább kormányzatán áll tehát odahatni, hogy helyes és idejekorán való gyámolítás által a nemzetközi kereskedelem igényei érvényesülhessenek, hogy kereskedelmi összeköttetések, és érdektársak szereztes-

senek, kik azután háborúk idején mint érdek- és szövetség-társak a létet biztosítani segítik.

A külfölddel való ez érdekközösség sok jelentékeny előnyöket is biztosít, ha az átvonulási vonal által áthasított ország a kor igényeinek megfelelő s a forgalmat megkönnyítő eszközökről gondoskodik.

A kérelhetlen háborúban is az oly helyekkel, melyek értékes kereskedelmi javakat rejtenek, sokkal kiméletebben szoktak bánni, mint azokkal, melyek csakis saját szerény igényeiknek megfelelő értékeket tartalmaznak. Ellenben valamely országnak a létérti küzdelme, alig fog annak javára eldőlni, ha a külföld érdeke nem érintetik általa.

Azon világkereskedelmi vonalakat akarjuk tehát megvizsgálni, melyeknek gyámolítása által szomszédaink érdeke a mienkhez csatoltathatik.

Angolországának szárazföldi összeköttetése Indiával, már régóta, Európa legfontosabb világkereskedelmi vonalának tartatik.

Mióta a Dover és Calais közt építendő alagút terveivel és a Bosporus áthidaltatásával komolyan foglalkoznak, alig lehet e vonal létesítésén többé kétkedni.

Egy Calaiától Bombay felé huzott egyenes vonal München, Gratz, Orsova, Konstantinápoly, Angora, Halep és Basorán keresztül vezet, és átszeli Délmagyarország legnagyobb részét.

Másod sorban legfontosabb kereskedelmi vonalnak a már a középkorban is hatalmas Hansavárosokat (Lübeck, Brema, Hamburg, Stettin stb.) a kelettel összekötő vonalat kell tekinteni.

Ha továbbá a térképen, Konstantinápolytól vagy Salonichitól az északi és keleti tenger kikötőinek súlypontja felé (körülbelül Berlin felé) vonalakat húzunk, akkor ezek Magyarországot az Odera, Garam, Duna, Morava, Vardar és Marica folyókkal párhuzamosan szelik keresztül.

Ha végre tekintetbe vesszük Középeurópának Déloroszország- és Középázsiaival (Perzsia, Afghanistan) fennálló

kereskedelmét, melynek Odessza és Galacz a kikötői, akkor látjuk, hogy e kikötőknek mindazon helyekkel való összekötetési vonala, melyek a szélességi körök szerint Páris és Mannheim közt fekszenek, a Tisza- és Dunával párhuzamosan vágja keresztül ismét Magyarországot.

A Középtengerből vagy a Suez-csatornából kiinduló vonal ellenben nem vezet Magyarországon keresztül; ha csak nem akarjuk a mi drága Fiuménkat az orosz belkereskedési piacokkal összekötni.

De hogy ez irányban hosszú időnkig alig fog jelentékeny kereskedelem keletkezni, az kétséget nem szenvedhet.

Az előadottakból a kétségbevonhatlan tanulság tehát az, hogy Magyarország nemcsak jogosítva van e vonalak kereskedelmében tevékeny részt venni, hanem a külfölddel szemben kötelességében is áll ez összeköttetést ápolni, gyámolítani és szomszédait arról meggyőzni, hogy határainkon érdekeik megóvatnak és megvédenek.

Gyakran utaltak — különösen Németországban — arra, hogy az átviteli forgalom a helyi forgalomhoz képest csak csekély százalékát képezi az összes forgalomnak, és különösen hangsúlyozták, hogy a vasuti igazgatás főhivatása a helyi forgalom gyámolításában áll.

Ez ellenvetés, addig, míg a vasuti intézetek sajátlagos álláspontjára állunk, minden esetre jogosult ott, hol a pályák létesítésére népes kerületek vártak, habár még ott is a pályák nem szívesen engedik magoktól az átviteli forgalmat elvonni.

De sokkal nagyobb jelentőséget nyer az átviteli kereskedés a legfőbb vasuti kormányzat előtt oly országban, hol a forgalmat még előbb teremteni kell, hol a termények csak olcsó vitelbéreket képesek elviselni, és a hol az ipar természetes föltételei csak úgy fejlődhetnek és valósulhatnak, ha a forgalmi eszközök alacsony díjak által az ipar virágzását [és a cikkek kelendőségét] oly módon segítik elő, hogy más országok hasonló vállalataival a verseny a külföldön is lehetséges legyen.

Hazánk gyéribb népessége és szerényebb pénzügyi viszonyai mellett az átviteli kereskedelemre való tekintet annál fon-

tosabb, mivel az által úgy a vasutaknak mint a népességnek évi mellékjövedelme nyílik, mi annál is inkább tekintetbe veendő, minthogy az átviteli kereskedés aratásunktól függetlenül, rendszerint minden évben állandó és kedvezőtlen években is biztos jövedelmet szolgáltat.

Az átviteli kereskedés általi használat folytán a vasutak hire elterjed, a mi papirjaikat értékesebbé teszi.

Ha a magyar papirok kedvezően jegyeztetnek, akkor újabb vasúti vállalatokra is könnyebben teremthető elő a pénz. Az átmenő árú, nemcsak a közterhek viselésében vesz részt, az utasok átmenete nemcsak iparunkat foglalkoztatja; az átviteli kereskedésnek kell tehát az első magvul szolgálni, a mely körül iparéletünknek képződnie kell, a mely nélkül hazánk forgalmi élete a csekély népesség mellett létében biztosítva nincs.

Az átviteli kereskedést tehát mi nem hagyhatjuk figyelmen kívül, hanem inkább gondoskodnunk kell arról, hogy azon vasutaink, melyek a külfölddel való forgalmat közvetítik, annak olcsó díjszabás, valamint továbbá a szállítási határidők pontos megtartása és végre a javaknak esetleges hiányoktól és károsításoktól való megóvása biztosítsassék.

E feltételeknek megfelelőek, a pályaszínek gyenge hajlasi és görbületi viszonyokkal kell bírnia, a kereskedelmi főpontok összekötő vonalának a lehető legrövidebbnek kell lennie, szilárd építési szerkezetek a forgalmi akadályok ellen kellő biztosítékot nyújtsanak, a pályaudvaroknak gyors kezelésre alkalmasnak kell lenniök, nehéz és gyorsan haladó vonatok közlekedésének lehetővé kell tétetnie, és a személyzetnek avatottnak és fegyelmezettnek kell lennie.

Az ily vasutak berendezési költségei igen magasak és csak élénkebb forgalom mellett fedezhetik a nagy üzleti költségeket.

Most még csak a már említett forgalmi irányokat kell megvizsgálunk, ama czélból, vajjon Magyarország feltétlenül számíthat-e e vonalakra, avagy a külföld versenye által nem vonathatik-e el tőlünk e forgalom, ha késedelmesek volnánk vagy a vasutak irányítását elhibáznók.

Az alább előadandók támogatására és a jelen fejtegetések keretén kívül eső végkövetkezmény levonhatása czéljából e munkához I. és II. a. táblázatokat csatoltunk, a melyekből a vonal-hosszak összehasonlítás végett kivehetők.

Európának legjelesebb nemzetközi vonala, mint már említők, kétségtelenül a London és Bombay közti szárazföldi vonal.

Eddig leginkább a következő helyek összekötését sürgetik:

Calais, Paris, Basel, Sargaus, Meyenfeld, Botzen, Feltre, Trieszt, Ogulin, Novi, Mitrovitza, Üsküb, Sofia, Ichtiman, Sarambey, Konstantinápoly.

E vonalból 1606 kilom. már forgalomban van és még mintegy 1529 klm. építendő. (I. tábl. 4 sorsz.)

De ha a távolságokat és (jó térképen) a földszíni redőket és vízrajzi viszonyokat közelebből vizsgáljuk, akkor azon meggyőződésre jutunk, hogy Magyarország e fontos forgalmi vonalat a Budapest-Zimonyi vonal kiépítése által területén keresztül vezetheti, még pedig azért, mert a térképen Páris és Konstantinápoly közt húzott egyeneshez a Duna, Rába, Dráva, Morava és Marica folyamok irányja közelebb esik.

Ehhez képest tehát az I. Tábla 1, 2, 3, 5 számmal jelölt vonalaknál sokkal előnyösebbeknek kell lenniök, mint a 4. sz. alattinak, miután az utóbbinak tiz elsőrangú vizválasztón kell áthaladni, mi mind az építést, mind pedig az üzletet megdrágítja, míg ellenben a Magyarországon keresztül tervezett vonalak csakis 3, legfeljebb 4 hasonló vizválasztón haladnak keresztül. S miután ezen fölül az utóbbiak helyzete olyan, hogy a vonalak nagyobb része mint völgyi vasutak mind az építkezés, mind az üzlet tekintetéből olcsóbbak, és a takarékosabb kezelés szempontjából a hegyi vonalak nehéz szolgálata a völgyi vonalak egyszerűbb szolgálatától elkülöníthető: ennél fogva nincs kétség abban, hogy a nemzetközi szárazföldi vonal Keletindiába idővel Magyarországon keresztül Belgrád-Alexinatz és Nischen át fog menni, ha csak valamely nagy mulasztást el nem követünk.

Ugyanez eredmény mutatkozik, Közép Európának pl. Páris-Salonichehel való összekötése folytán, mivel a Vardar-

völgy kevesebb akadályozó vízvásztón keresztül a Morava-völgyből elérhető és az I. Táblázat nyomán állithatjuk, hogy Magyarország vaspálya-vonalai a Duna mentén és ágazatai a Dráva-, Mura- és Rába-völgyben a nemzetközi kereskedelem szolgálatában állandanak; továbbá hogy az Arlberg-vasút építése Magyarországra igen fontos és hogy első sorban a Budapest-Zimonyi vonal volna kiépítendő.

De a Budapest-Zimonyi vonal, az Északi és Keleti tenger kikötőiig való meghosszabbítás végett is, igen fontos Magyarországra nézve, mivel — mint a II. Táblázatból látható — a Berlin-Konstantinápoly és Berlin-Salonichi közti versenyvonalak közül a Zimony-Budapest-Ruttka-Berlini vonal a leg-rövidebb.

Ez előny daczára azonban a Budapest-Ruttkai vonal a sokkal hosszabb versenyvonalakkal, nevezetesen a Budapest-Bécs-Bodenbach-Berlini vonallal a harcztot eddig meg nem állhatta, mivel a természetes földszíni hajlásokat tekintetbe nem véve, a magas vízvásztókat Somos-Ujfalu, Kriván és Jánoshegynél 16 ‰ emelkedéssel lépi át, míg ellenben az osztrák államvasut a Duna-völgyön 700 klm. hosszúságban oly eséssel vonul keresztül, mi egy gépnek (egy rövid 28 klm-nyi szakasz kivételével 600 tonna) 900 tonnát meghaladó maximal megterhelést megenged.

Majdnem ilyen kedvezők az esési viszonyok Stadlautól Bodenbachig, úgy hogy a legnehezebb gép átlagos maximal teljesítménye az 1229 klm. hosszú Bázias-Bodenbachi vonalon 844.4 tonnára tehető, míg a Budapest-Ruttkai vonalon ugyanily számítás 504 tonna maximál teljesítményt eredményez.

Mig tehát az osztrák államvasuton a legnehezebb gép költségei mellett 100 ‰ érhető el, addig ugyanazon költségekkel a Budapest-Ruttkai vonalon csupán 59.7 ‰ létesíthető, s ekkor még csak a vonatmozgósítási-költségek vétettek számításba, nem pedig a Budapest-Ruttkai vonalnak sokkal magasabb pályafentartási és forgalmi költségei.

A két versenyvonal között fennálló ez aránytalanság semmiesetre sem szüntethető meg teljesen, miután a Kárpátok mindegyik forgalmi iránynak észak felé legalább egy vízvásztót állítanak eléje.

Miután azonban a Garam-, Ipoly- és Nyitra-völgyek dél felé és a Hanova-, Zilinka-, Thurócz-, Vág- és Oder-völgyek észak felé a Budapest-Berlini légvonallal párhuzamosan haladnak, lehetséges a fennálló aránytalanságot és az építésben elkövetett hibákat megszüntetni, ha egy második vágány építésének szükségessége bekövetkezik és akkor kiderülend, hogy az majdnem annyiba kerül, mint a körülbelől 90 klm-rel rövidebb, Budapesttől Esztergomon át Zsolna felé irányuló vonal új építése.

E vonaltól volnának azután az elágazások építendők a Vlára- és Lissa-szoros felé, hogy ekképen eléressék a leg-rövidebb összeköttetés a Majna-, Saale- és a Neckar-vidékkel.

A nehéz hegyi vasuti szolgálat összpontosításának előnyei ezekből önként kitűnnek.

Fiumének a hátsó tartományokkal való összeköttetéséről a két, immár fennálló vasutvonal által hosszú időre elegendőleg van gondoskodva, mert úgy a tengeri kereskedelem természete, mint a vízrajzi viszonyok kevés reményt nyújtanak a kereskedelem felvirágzására.

A tengeri hajók csak oly kikötőkbe szeretnek beállani, hol biztosan remélhető, hogy visszavinnivalójok is lesz; ha ez a közelebb fekvő kikötőkben nem várható, előnyösebbnek tartják nagyobb utat tenni, mert ez kevesebb költséget okoz.

Biztos visszafuvarat a tengeri hajók Velenczében nem találhatnak mindig, Triesztben csak ritkán, és Fiumében csak kivételesen; természetes tehát, hogy a tengeri hajók az Adriai tengert igen gyakran nem is érintik.

Ezen fölül a természetlen hegyhát Trieszthez és Fiuméhez oly közel fekszik, hogy ezek és a kikötők közt fekvő előtartomány (lassan elporhadó dolomit lerakodások) nagyszámu, a kereskedelmet élénkítő népességre nézve nem annyira kedvező, mint Marseille, Genua és Velence kikötői. E körülményeket a két Adriai tengeri kikötő költségeinél figyelembe kellene venni.

Nagyobb fontossággal bír a Galatz és Odessá Fekete tengeri kikötők összeköttetése egyrésztől Közép-, másrésztől ÉszakEurópával (II. Tábla).

Jelenleg Páris kereskedelmi tere a Krakó-Szucsavai vonal által van a Fekete tengerrel összekötve.

Rövid idő múlva ehhez még két összekötő vonal fog járulni, melyek közül az első a Dunameder mentén Temesvártól Verciorován és Bukaresten át Galatzot éri; s kedvező földszíni és üzleti viszonyokkal bír; míg a másik a Királyhágón, Prediálon át Plojestibe vezetett vonal, habár 45 klm-rel rövidebb, sem az építési, sem az üzleti, sem a fentartási költségekre nézve a két előbb nevezett vonal versenyét kiállani nem bírja.

A középeurópai kereskedelemnek, valamint magának Magyarországnak, aránytalanul nagyobb szolgálat tétetnék, ha figyelembe véve az 1848. évben hozott országgyűlési határozatot, — mely szerint a magyarországi vasuti hálózat az ország szívéből sugáralaku irányban volna építendő — a vasútvonal Budapesttől egyenes irányban Máramaros-Sziget felé — tehát körülbelül Isaszeghen, Árokszálláson, Csáton, Nyirgyházán, Nagy-Szóllóson át — építettetett volna.

Máramaros-Szigettől, azután akár Mojsin-Kirlibaban át a Bisztricza-völgybe Piatra felé vezető vonalat, akár a vasutak előtt már rég fennállott Körösmező, Delaty, Kolomea kereskedelmi utat építették volna.

A csupán egy vízvázlasztóval bíró mindkét vonal előnyei a II. Táblából láthatók. Azonfölül az előbbi a Munkács-Stryi vonalat pótolná. Az itt említett vonal a szárnyvonalrendszernek a szakkörök által sem eléggé méltányolt előnyeivel is bírna, úgy hogy lehetséges lett volna a Gyöngyös, Eger, Kassa stb. felé elágazó vonalakat sajátosság természetük szerint külön-külön építeni és kezelni.

A Munkács-stryi vonal tekintetében legyen szabad még a következőket megjegyezni:

E vonal mindenesetre legrövidebb összekötő vonala Fiume és Budapestnek, Moszkva, Nisney-Nowgorod és Kasan nagy kereskedelmi piacokkal. Miután e kereskedelmi irány a csereszabványok hiánya és egyéb akadályok miatt egyelőre nem bír értékkel, ennél fogva csupán a stratégiai mozzanat volna figyelembe vehető.

Ha a mi hadseregünknek a stratégiai fölvonulást a birodalom északkeleti határain kellene eszközölnie, akkor annak balszárnya Krakóra támaszkodva, pótesapatait a Kaiser Ferdinands Nordbahn, a m. kir. államvasutak, és a párhuzamosan menő segédvonalakon fogja magához vonni. A centrum és annak fegyver helye Przemysl, az Eperjes-tarnowi és az első magyar-gácsországi vasutat fogja használni. Az Erdélyre támaszkodó jobbszárny azonban jelenleg nem bír segélyvonallal, miért is e tekintetben a Munkács-stryi vonal hozatott indítványba.

E vonal azonban nagyon is (90 klm-rel) észak felé irányul el, a mennyiben a helyett, hogy Suiatyn-t elérné, az Albrecht vasutat Stanislaunál átszeli, tehát a tulajdonképeni iránypontot — Zalescikit nem éri egyenesen (Ez utóbbi stratégiai pont, valamint Krakó és Przemysl megerősítését Hess tábornagy már 1845-ben indítványozá).

Sokkal előnyösebb volna Zalesciki összeköttetése a Máramaros-Sziget, Körösmező, Delatyu, Kolomea vonal által, és akkor a Kárpátokon való átmenet mintegy a bástyaerőd (Erdélyország) kirohanási kapujának helyén (orillon) volna alkalmazva.

Az eddigiekből következik, hogy mind a kereskedelmi, mind a katonai szempontok a Bécs-Budapest-Máramaros-Sziget és Oderberg-Budapest-Belgrádi vonalakat első sorban követelik, melyeknek létesítéséhez a Duna-, Garam- és Tiszavölgyek a legalkalmasabbaknak mutatkoznak.

Magyarország vasuti hálózata azonban még egyáltalán nem tekinthető befejezettnek, ha az csak a külfölddel való viszonyainknak felel meg; fődolognak tekintendő tehát a belforgalmi élet.

Valamint egyes családok megítélésénél a szappanfogyasztást a műveltség mértékének szokták tekinteni, ugy valamely ország kulturai fejlődését a vasuti hálózat kiterjedése szerint lehet megítélni.

Valamely ország vasutainak összhosszát egyrészt a területtel és másrészt a lakosok számával szokták viszonylatba hozni. Minthogy azonban ez összhossz egyik országban

a térfogatra, másiban pedig a lakosság számára nézve, mutatkozik kedvezőbbnek, ennél fogva, hogy a hasonlatnak kellő alapja legyen, középárányt kelle találni. Azért hozta be dr. Engel, a porosz kir. statisztikai hivatal igazgatója a vasuti felszerelési tényezőt — »Eisenbahnausstattungs-coefficient« — melyben a térfogat és a népesség egyenlően figyelembe van véve.

E coefficientst úgy nyerjük, ha a vasut klm-nek egy földrajzi □ m földre eső számát a 10,000 lakosnak megfelelő klm.-számmal sokszorozzuk és a szorzatból gyököt vonunk.

A német vasutegyesület lapja az 1876. évi 15. számában e mérték szerint összeállított táblázatot közölt, mely alább következik.

Csakhogy szerző annyiban engedett magának e táblázatban változtatást, a mennyiben ő Ausztriát és Magyarországot, melyek a táblázaton összesítve vannak kimutatva, külön-külön számitotta ki.

		Vonalhosszak kilométerek- ben	Egy geograf. □ mérföldre esik vasut hossz kilom.	10,000 lakosra esik vasut hossz kilom.	Vasut felsze- relési tényező dr. Engel szerint
1	Belgium	3.479	6.50	6.62	6.56
2	Nagy-Britannia	26.870	4.69	7.86	6.07
3	Amerikai Egyesült-Államok	119.824	0.86	31.07	5.17
4	Schweitz	2.080	2.76	7.79	4.64
5	Németország	27.956	2.84	6.80	4.40
6	Németalföld	1.895	2.94	4.78	3.75
7	Franciaország	21.587	2.25	5.98	3.67
8	Dánia	1.260	1.81	6.72	3.49
9	Ausztria	10.340	1.98	5.065	3.167
10	Svédország	3 967	0.53	9.14	2.21
11	Magyarország	6.375	1.138	4.112	2.163
12	Olaszország	7.688	1.42	2.87	2.02
13	Spanyolország	5.796	0.64	3.56	1.51
14	Románia	1.233	0.56	2.73	1.23
15	Portugál	1.033	0.61	2.35	1.20
16	Oroszország	18.547	0.19	2.52	0.69

E táblázat elég kiméletlenül mutatja vasutakban való hiányunkat még ott is, a hol a számok már nem szólnak.

Bennünket ugyanis sok más ország fölülmul, a hol a vasutak mellett kiterjedtebb a tengerparti vidék és a hol nem szolgál főfoglalkozásul a mezőgazdaság.

A tengerparton vannak a legtöbb és leggazdagabb telepedések, azok forgalma a legélénkebb és legolcsóbb.

Helytelen volna egy klm. tengerparttal egy vasuti klm-t egyenlőnek venni. A tengerparttal bíró országok ellenében tehát még nagyobb hátrányban vagyunk, a mint azt a táblázat mutatja.

Ezenfölül mezőgazdasági országban az időszaki szükséglet vasutakban még nagyobb, mint oly országokban, hol a termelők és fogyasztók együtt laknak.

Magyarországot tehát csak Schweitztal és Ausztriával hasonlíthatjuk össze némiképen.

Ha el akarjuk érni Schweitznak és Ausztriának felszerelési coefficiensét, akkor az első esetben még 7200, a másodikban 2900 klm-nyi vasutat kellene építeni, hogy csak azon helyzetbe is jussunk, melyet ott egyáltalán nem tartanak kielégítőnek.

Nálunk még kevesbbé kielégítő volna az, mert talajunk földrajzi természete és országunk mivvelésmódja nagyobb számú mesterséges forgalmi ereket igényel, mint más országé.

Magyarországban a történeti időszak előtti tengermeder völgyfalai nagyrészt oly hegységekből állanak, melyekből könnyen elporhadó lerakódások származnak, és ekképen egyrészt a föld termékenységét idézik ugyan elő, másrészt azonban okai annak, hogy több napig tartó esőzés folytán oly forgalmi zavar áll be, minőt más országokban nem ismernek.

Ha versenyezni akarunk, akkor szükséges, hogy terméneink mindenkor a fővasutak kocsijaiba érhessenek. Minthogy azonban Ausztriában részben a köves talaj, részben a földszin nagyobb esése miatt a csapadékok a közlekedési eszközökre nézve kevesbbé ártalmasak, mint Magyarországon, ennél fogva a mi vasuti- és csatorna-hálózatunknak sűrűbbnek kell lenni, mint Ausztriában.

Ausztriában egy □ mértföldre 1.98 klm. vasuti hossz esik; Magyarországnban az utak járhatlanságára való tekintettel, □ mértföldenkint legalább ugyanannyi, tehát 2 klmnyi, a csapadékoknak inkább ellenálló, forgalmi vonalakat kellene létesíteni.

Ekkor még 4800—5000 kilom. új vasutra volna szükségünk.

Ha e vonalakat a jelenlegi szabványok szerint akarnók építeni, akkor az építés mintegy 400 milliót venne igénybe.

A fennálló szabványok megtartása azonban csakis a külfölddel összeköttetésben álló, nevezetesen a még építendő fő forgalmi vonalaknál szükséges, mivel a népek közelebbi csatlakozásával a rendőri, politikai, egészségügyi stb. határozmányokban egyöntetűség létesül.

Helyi vasutaknál azonban mind e tekintetek elesnek, s azok helyébe minden irányban olcsóság és helyi föltételek lépnek.

Mezőgazdaságot üző országokban az eladó és vevő érintkezése csekély lévén, a személyforgalom nemzetgazdasági szempontból kevés jelentőséggel bír.

De az áruszállítás természete is megenged az építésben és üzletben oly berendezéseket, melyek, ha a törvényhozási tényezők beleegyezésével fennálló szabályaink két Procrustes ágya mellőztetik, az építési és üzleti kiadások jelentékeny leszállítását idézhetnék elő. Azért is czélszerű volna Németország példáját követni, hol gyűjtő vasutak építésének előmozdítására egy társulat alakult oly férfiakból, kik ott is törekszenek vasutakat létesíteni, a hol birtokuk nincsen.

Honi forgalmunk sajátságának hajózási csatornák határozottan jobban megfelelénének, mint vasutak. Ezeknek tehát amazok után kell bizonyos tekintetben képződnök.

Sok sikertelen és költséges experimentálás után elvégre meg kell majd engedni, hogy gyűjtő-vasutainknak többnyire szabvány-nyomtávú vágányokból kellend állnia, melyeknek sínszelvevénye megrakott vasuti kocsikra (8 tonna tengelyenkint) van számítva és melyeken a vonatok vagy egyenlő súlyú moz-

donyokkal, vagy ha ez költséges volna, esetről-esetre lovakkal, de mindenkor 15 klm. óránkénti sebességgel haladnak.

Az új vasuti hálózatnak oly egyes részei lesznek, melyek a jövedelmezőség fokozatához képest a fővasutak és az áruforgalmú lóvasutak közé sorakoznak.

Némely vasuti complexekben a mozdony minden nap más vonalszakaszon halad. Az állomási szolgálat, egy a Németországban legutóbb megnyitott »Ocholt-Westerstedei« vasut példájára, az illető helybeli vegyes árukereskedő vagy más személy által fog, óvadék letétele stb. mellett, elláttatni. A hol személyforgalom is lehet, ott a várótermek néha kocsmák lesznek, vagy olyanok, mint a duna-gőzhajózási társulatnak vannak.

Csak nagyobb vasutteleknek lesz saját kocsitelepjük.

Ha vasuti hálózatunkat a nagyon is terhes adósság lehető mellőzésével mielőbb és oly módon akarjuk kiegészíteni, hogy jövőre nézve is tovább fejleszthessék, akkor a meglevő eszközöket a lehető legjobban kell felhasználni.

Az idő pénz.

Magától érthető, hogy a fennálló szabványok megváltoztatása törvényhozási uton eszközözendő, minek előkészítésénél nemcsak a kormány bizalmi férfiainak, hanem a kereskedelem, a bányá- és iparügy képviselőinek is közre kellene működniök.

A vasutak nagy része az érdekelt helyek és községek által lesz előállítandó, mert nem lehet a kormány dolga az általános adóerőt helyi érdekekre felhasználni. Mindamellet azonban az államnak, mint a tervező és építésvezető tényezőnek, mint érdektársnak, és mint a pénzbeszerzésnél közvetítőnek, nem csekély áldozatokat kellend hoznia.

A mi vasuti hálózatunk még további mellőzhetlen nagy kiadásokat igényel.

Később több helyütt felemlitjük, hogy a magyar kormány megalakulása előtt fennállott vasutak sokszorosan beletágaznak az újabb vasutak hálózatába s hogy ez által sok kellemetlenség okoztatik ugy a közönségnek mint a vasutaknak, valamint a kormánynak is.

A vasuti szakaszoknak és azok igazgatásának a forgalmi feladatok és forgalmi irányok szerint kikerekítése, azaz csoportosítása egyike a legsürgősebb feladatoknak, s bármily szerencsésen oldassék is az meg, az áldozatok, melyeket az államnak elkerülhetlenül hoznia kell, mindenesetre nagyok lesznek.

Vasuti hálózatunkban tehát hiányzanak a legfontosabb főirányok (történetesen szintén »v a s k e r e s z t«); a meglevő vasutak kiépítése- és kikerekítésére, és gyűjtővasutak kiterjedt hálózatára van szükség; hogy mindemez elkerülhetlen kiegészítések sok — igen sok — pénzbe fognak kerülni, alig vonható kétségbe.

AZ ÁLLAMVASÚTI RENDSZER.

A korszellemnek azon iránya, hogy mindent generalizál, az egyes szétágazó erőket összpontosítja, a legutóbbi időkben két nagy nemzetnek egygyé olvadása folytán még inkább érvényesülni törekszik.

Politikai téren ez irányt azon törekvésben észleljük, hogy az államhatalmat összpontosítani akarják, hogy az annál sikeresebb védbástyát képezzen a jövő viharok ellen. Ugyanez irány észlelhető a társadalmi téren is, hol az ügyletek és iparvállalatok részére minél nagyobb tért hódítani és azokat szövetkezés által minél képesebbekké tenni törekednek.

Ez eszmeáramlat befolyása alatt a már előadott viszonyoknak annál inkább kellett az államvasút eszméjének párthiveket szerezni, minthogy szomszédainknál Német- és Olaszországban hasonló mozgalom mutatkozik.

E mozgalomnak annál inkább kellett Ausztria- és Magyarországra kiterjedni, mivel Magyarország, földrajzi viszonyainál és forgalmi érdekénél fogva, kénytelen Németország kereskedelmi törekvéseiben részt venni.

Az államvasuti rendszer utáni vágyat növelhette Ausztria-Magyarországban még azon körülmény is, hogy a legnagyobb vasutak külföldi idegen társaságok által kezeltetvén, a szellemi és anyagi forgalmi eszközök s erők behozatala, szokatlan intézmények stb. által a honiak féltékenységét és bizalmatlankodását fölébreszté és azon gyanúra szolgáltatott alkalmat, hogy a forgalmi intézetek saját érdekeiket a közforgalmi érdekek fölé helyezik.

I.

A tiszta elmélet barátai azt szokták az államvasuti rendszer mellett felhozni, hogy a vasutak csak az országutak helyébe léptek és nem egyebek, mint azoknak tökéletesebb módja, mely a mai fejlődöttebb viszonyoknak és a közlekedési üggyel joggal várt igényeknek jobban megfelel. Csak kényszerítő pénzügyi viszonyok indították az államokat arra, hogy a vasutak építését és üzletét magánvállalatnak engedjék át, mi azonban azok czélján mitsem változtathat, minthogy azok hasznot hajtó speculatio tárgyai nem lehetnek, hanem arra valók, hogy a kereskedelem általános igényeinek megfeleljenek. A leglényegesebb különbség az egykori országutak és a mai vasutak közt csak abban állana, hogy az utóbbiakon nem mindenki járhat tetszése szerint bármikor és saját járművel. Ezen körülmény szolgált okul az ugynevezett »Vasuti monopoliumra«, mely szerint a monopolisáló vasutintézet az időt, a szállítás módját, a személyek és árúk felvételének és fuvarozásának feltételeit és az árakat meghatározza, melyeknek mindenki tartozik magát alávetni, ha csak egyáltalán nem tartja előnyösebbnek az utat, régi szokás szerint, országszerte divó szállító eszközökkel megtenni.

De még azok is, kik az államvasuti rendszernek históriai jogot nem adnak, hanem ellenkezőleg megengedik, hogy a vasut-ügy új — századunk tudományos és szociális fejlődése által keletkezett — intézmény, mely annál mélyebb hatással van a viszonyokra, és annál inkább mérvadó, mivel az uralgó viszonyoknak mintegy természetes szükséglete; még ezek is azon nézetben vannak, hogy a vasut-ügy hatalmas monopoliummá fejlődött, a melyhez a kereskedelem és ipar alkalmazkodik, mely az utóbbinak alakot és irányt ad, iparágakat és területeket különös viszonylatokba és függésbe helyez, a mit pedig monopoliumok eddig ily mérvben nem létesíthettek.

A vasut-ügy oly hatalommá képződik az államban, mely mozgékonyasága, tökeereje és befolyása által oly igényeket teremt és oly viszonyokat szül, melyek horderejének meghatározására a tapasztalat még hiányzik, s a mely ellen a

kormányának eddig szokásos eszközei nem mutatkoznak elég hatékonyaknak.

Ha tehát a vasut-ügy a közügyre oly monopoliumot gyakorol, minőt anyagi téren a történet eddig felmutatni nem képes, s ha e monopolium hatalma nem enyhíthető s nem korlátozható, akkor könnyen érthető, hogy ezen monopoliumot inkább maga az állam által akarják gyakoroltatni, melynek inteniói az országos érdekek fejlesztése tekintetében nagyobb biztosítékot nyújtanak, mint nyujt a magánosok kezelése.

Ezen óhaj annál jogosultabbnak mutatkozik, mivel a posta- és távirda-ügy monopoliuma hasonló nagy forgalom és még kiterjedtebb terület mellett a közönség követelményeinek megfelel.

Ez államintézetek zavartalan rendes haladásával szemben (bírói tárgyalások alkalmából és pénzügyi kiegyezések-nél) a részvénytársulati vasutak manipulációja a legnagyobb ellentétet képezte.

Ez esetek világosan megmutatták, hogy az ellenőrzés és felelősség a részvényügynél csak önámítás, mivel az igazgatóságok legtöbb esetben abszolút uralmat gyakorolnak.

Általánosan föltűnt, hogy az igazgatóság az igazgatótanácsnak önzését, vagy — a mi az eredményre ugyanaz — tudatlanságát fölhasználva, a részvényesek érdekeit nem óvta meg kellően.

A helyett, hogy a részvényesek érdekében oda törekedtek volna, hogy az alaptőke lehetőleg csekély maradjon, virágzott az alapítói szédelgés. A remélt haszon felosztott, még mielőtt az üzlet megkezdett volna.

Ha tehát ily kezelés mellett egész tartományok, országterületek kereskedelmének fejlesztése és ápolása egy hatalmas igazgatóságra és engedékeny igazgatótanácsra bízatik, akkor az eddigi hatalomnak korlátozása mindenestre annál inkább óhajtandó, mivel most a vasutigazgatóságnak azon területen, a mely a vasutra van utalva, tarifa szabályozási jogánál fogva kereskedelmi gondviselésnek kell magát tekintetni, melynek belátásától függ az ipar és kereskedelmi ágak emelkedése vagy csökkenése. Hogy ily államok az államban nem tűrhetők, azt mindenkinek be kell látnia.

Máskép alakulnának azonban a vasuti hálózat viszonyai, ha az egészben az állam kezelése alá menne: az állam minden vonalat alaposan tanulmányoztatna, az építés költségeit és a jövedelem magasságát egybehasonlítva, megállapítaná az alapelveket, melyek szerint a vasutat tervezni kell. A vonal célját mindenkor szem előtt tartva, az állam a kereskedelemre vagy a vasutra nézve káros irányításokat mellőzni fog, a fölösleges magaslatokat elkerülni és a pusztán magánosok érdekeit figyelembe nem veendi, mivelhogy helyi vasut miatt az általános adóterhet felemelni nem szabad.

Ha az állam e tanulmányozást oly időben eszközli, midőn a forgalom csekélyebb, akkor e tanulmányozás — melynek értékét nem szokták eléggé becsülni — csekélyebb befektetett tőke mellett is gazdagabban gyümölcsözne.

Oly építésnél, mely oly személyzet által eszközöltetik, a mely tudja, hogy a vasut üzleténél annak fentartásáról kellend gondoskodnia, a személyzetnek, már saját érdekében is, a legnagyobb soliditásra kell törekedni.

Ha a kormány a helyi és kereskedelmi viszonyoknak megfelelő üzleti szükségleteket ismeri, akkor az építésnek sikerülnie kell és akkor is gazdálkodó lehet, ha az építési költségek látszólag nagyok is, mert nagy vasutak eszélyesen tervezett építésénél az építési költségek az üzleti költségekkel fordított viszonyban szoktak állni.

Azon nagy hatalom mellett, melylyel a magánvasutak jelenleg birnak, fölmerülhetnek esetek, melyekben azok saját érdekökben fekvőnek találják a kormány szándékait meg hiúsítani. Így lehet pl. vasutvonalak megvétele által — ha a kormány nem eléggé éber — a vasuti hálózat kiegészítését jelentékenyen késleltetni vagy hosszabb időre meg hiúsítani; így lehet külföldi piacok vagy kikötők kezdeményezése által a belföldnek hosszú éveken át érezhető kárt okozni, és pedig gyakran azon előny miatt, hogy az idegen piacok árúi az illető vasutintézet hosszabb vonalszakaszain haladjanak át, mint ha azok az ezen vasutra nézve kevesbbé előnyös fekvésű piacra jutnak.

Hogy a kormányhatalom és a vasutintézetek közti ezen visszásság csak ritkán mutatkozik, csupán azon körülménynek

köszönhető, hogy a vasutintézet és a közönség érdekei egymást mindenkor fedezik. Ha azonban ez döntő pillanatokban nem így volna, ha pl. a vasutintézetek a vámpolitikával valami ellenkezésbe jönnének, akkor igen káros lehet, hogy az állam nem bírja mind a vasutakat.

S még mennyire megboszulná magát e visszás állapot, ha Németország a német vasutakat mind megszerezné, és ekképen egész Közép-Európa kereskedelmét és forgalmát saját belátása szerint intézné?

Ha magánvasutaink nem-hazai tőkéje létében veszélyeztetve s azon nagy nyomás által, melyet az egyesült német vasut-complex reá gyakorolni képes, megfélemlítve, inkább a birodalom, mint a mi kormányunk intenióinak engedne?

II.

Az államvasuti rendszer mellett továbbá katonai okok is szólnak, mert a béke idejében a háborúra való előkészületek, nagy hadsapatok mozgósítása esetében a katonai hatóság rendelkezései egyöntetűben és pontosabban foganatosíthatók, míg ha a rendelkezések keresztülvitelét több vasutintézet közvetíti, okvetlenül surlódások, késedelmek, félreértések állanak elő.

A »vezénylet egységének« érdeke a vasut-ügyeknek az állam vezetése alatti egységét már azon okból is követeli, mert idegen vasutterület elfoglalása esetében az ezen vasut üzletéhez szükséges személyzet és anyagszer nem igen egységes, ha e szükséglet, mint a német-francia háborúban, több vasut-intézet által fedeztetik, holott azon rendkívüli-igények mellett, melyek ily esetekben a vasut iránt támasztanak, a részeknek legpontosabb összehatására, közreműködésére van szükség.

A különféle vasutaktól szolgálattételre behívott hivatalnokok azon vasut szolgálati utasításai szerint, különbözőképen vannak instruálva; az üzleti anyagszer igen különböző, úgy hogy sürgősen szükségelt javítások esetében a pótalkat részeket hazulról kellene megszerezni, mi az egyöntű eállam-vasutaknál nem fordul elő.

De nemcsak ezen, hanem a közönséges szállítás igényeire nézve is fölülmúlja az államvasuti rendszer a magánvasuti rendszert a határozmányok egyöntetősége s állandósága által, mivel az intézkedések legnagyobb része az ország központjában állapíttatván meg, az ország egész vasuti hálózatán egyöntetűen vitetnek keresztül.

III.

A mi vasutaink mind a befektetési tőke kamatozása, mind az üzleti kiadások tekintetében igen drágák.

Ha a magyar állam olcsóbban építhette vasutait, mint a magántársulatok, mért ne lehetne az államnak az üzletet is olcsóbban vagy legalább oly olcsón vinni, mint azt a magánvasutántársulatok viszik.

Ez annál inkább szükséges volna, mivel a 25.680,067 frt (Hieronimy érdekes műve: »A magyar vasutak pénzügyi jövője«) állambiztosítékból 21 millió vétetik igénybe.

Vasutaink igazgatásának nem lehet eléggé gazdálkodónak lennie.

Ha minden vasut az állam kezelése alá helyeztetnék és az adminisztratív kereskedelmi elvek szerint rendeztetnék be és jól vezetnenék, kedvezőbb eredményt kellene elérnünk.

Az állam 1876-ig biztosítéki összegekben körülbelöl 84 milliót fizetett.

Ezen kölcsönadott összegek visszafizetése az engedélyokmányban ki van ugyan kötve azon esetre, ha a vasut jövedelme a normális kamatozást meghaladja, azonban vasutaink állapotánál fogva ezen időpont még nagyon messze távolban van. Inkább attól lehetne tartani, hogy több vasutnál a lassankint kifizetendő subventió összege a beszerzési összeghez mindinkább közeledik, sőt azt talán jóval felülmúlja, még mielőtt az illető vasut átmenne az állam birtokába.

Miután ezen előlegek a fedezetlen kamatok kiegyenlítésére szolgálnak, ennél fogva a vasut beszerzési összegébe nem számíthatók be, s utóbbi évenként emelkedik, a nélkül, hogy a megveendő objectum értéke nagyobbodnék.

Azért is annál sürgösebb a vasutak megvétele, mivel az az államnak pénzkidrást nem okoz, mert csupán a vasuti papi-

roknak állami járadékokká való átváltoztatása körül fordul meg a dolog, mi egyszerű lebélyegzés vagy kicserélés által történhetik.

Ez állami járadékok fedezetét képeznék a vasutak bevételei, melyek az igazgatás egyesítése által nagyobb jövedelmet hoznának.

Ha e járadékok az első években az üzleti bevételek által teljes mérvben nem fedeztetnének is, a forgalom emelkedésével a jelenleg évenként szükséges államsegély összege mindinkább apadna.

De még ha a vasut-ügy évi kiadásai a papirok ez átváltoztatása mellett hosszabb ideig nem csökkenének is, az áldozat ellensúlyoztatnék azon indirekt haszon által, melyet a magánérdekek által el nem fordítható tarifapolitika az országnak hoz.

A jelenlegi időpont még azért is kedvező volna a vasutak megvételére, mert vasuti hálózatunk még ki nem építettvén, csak a folytatások kiépítésével fog nagyobb tevékenységi képességgel bírni és jövedelmezőbb lenni. S a helyi forgalom is csak a vasutak hosszabb fennállása után fog inkább ki-fejlődni.

A mily kérdéses lehet ama fináncziális ügylet, melyet a német birodalom létesíteni szándékozik — mert a kulturai tekintetben nagyon is előrehaladt országokban az üzleti tiszta jövedelem mindig apad — époly kedvező lehet a fináncziális eredmény Magyarországra nézve, ha az állam maga eszközli a vasutépítések folytatását.

De a vasuti papirok tulajdonosai is a legtöbb vasutnál örömet elhatározhatnák magukat értékpapirjaiknak állami járadékokra való átváltoztatására, mivel most azon időpont, melyben papirjaik után osztalékot kaphatnak, az államsegély-előlegek és azok kamatainak folytonos emelkedése miatt beláthatlan távolban van.

IV.

Ha már ama nagy költségek, melyek az államnak a vasutak csekély jövedelmezősége által okoztatnak, kívánatosá teszik, hogy a vasutak megvétele által az államsegély cseké-

lyebb legyen: e kíváncsiom intensivitása még inkább növekedik, ha a tarifák magassága, nagy száma és zavartsága fölötti panaszokat közelebbi vizsgálat alá vesszük.

A vasuti ügyekben egy kérdés sem lön gyakrabban megvitatta mind a törvényhozó testületekben, mind az irodalomban, egy vasuti kérdésben sem idéztettek oly gyakran petitiók a kormányokhoz, egyben sem vétettek ki annyi ellennyilatkozatok, mint a tarifa-kérdésben.

Az e tekintetben fölhozottakat itt nem ismételtjük, hanem legföljebb csak érinthetjük.

Általában azt lehet állítani: hogy azon kérdés, vajjon a vasutak az állam vagy magánosok által kezeltessenek-e, minden országban főleg az által idéztetett föl, hogy a vasutaknak jogában áll, miszerint tevékenységök díját a közönségre nézve magok határozzák meg, vagyis — a vasutaknak tarifa-szabályozási joguk van.

Ha az állam az első concessió-adásoknál a tarifa-szabályozási és az illeték-beszedési jogot magának fentartva, az engedélyezésekre a fuvarozó feladatait az állam által időszakonként fizetendő díj mellett átruházta volna (körülbelől úgy mint annak idején a postamesteri állások viszonya az államhoz volt): a vasut-ügy elleni panaszok most nem annyira a magánipar ellen irányulnának, mint inkább egyes hiányok megszüntetésére céloznának.

Ama körülmény mellett azonban, hogy a pálya megnyitásakor kívánt díjtételek olcsóbbak voltak, mint a megnyitás előttié, és más vasutak díjtételeivel összehasonlíthatók nem valának, magok a kormányok sem sejtették, hogy azon hatalom, melyet a vasutaknak a tarifa-szabályozási jog által adtak, oly sok panasz forrása leend. A kormányok tehát azt hitték, hogy a maximalis díjtételek megállapításával vajmi különös elővigyázati intézkedést tettek.

A vasutak összekapcsolása által egyrészt a vasutak közt versenyküzdelmek, másrészt pedig az országok közt vetélkedések támadtak.

Mindkét küzdelemben egész erejében mutatkozott a tarifa-szabályozási jog hatalma, és az azzal való visszaélés gyakran elég alkalmat szolgáltatott a vasutak monopoliuma

elleni heves panaszokra, mely monopolium voltaképen a tarifa-szabályozási jog birtokában állott.

A vasutaknak egymás közti versenye által a rövidebb vonalak megbénítottak, és az új vasutépítkezések költségei még akkor is parlagon heverték, ha az új, károsított vonal természetesebb irányzással és rendeltetéssel birt is.

Ekképen lettek téves ambíciók áldozatai azon beruházások, melyek az országnak sok pénzébe kerültek és még mindig kerülnek.

Hogy azonban jelentékeny nemzetgazdasági érdekekkel bíró építményeknek, melyeket az állam a közjó előmozdítása végett létesített, magánjogi úton szerzett jogok gyakorlása által károsulniok nem szabad, kétséget nem szenvedhet, és hogy hasonló esetekben a magánjog minden esetre kisajátítható, azt hisszük, azt mindenkinek el kell ismerni.

A tarifa-szabályozási jog által továbbá minden vasutigazgatóság azon helyzetben van, hogy egyes helyeket, egyes területeket és egyes árúcikkeket saját belátása szerint kedvezményekben részesíthet avagy megkárosíthat.

Az ily eljárás, egyoldaluan tekintve, a vasut érdekében állhat ugyan, de a kereskedelemnek és az ország fejlődésének itt-ott jelentékeny kárt okozhat.

Hogy mily jelentékeny befolyása van egy vasutnak valamely nagy kiterjedésű forgalmi terület kereskedelmére és iparára, az alábbi, a »N. Fr. Presse« 1877. évi folyamában megjelent táblázatból kivehető:

Fiume tengeri forgalma 1845—1870.

	1845	1859	1869	1870
	<i>millió forintokban</i>			
Fiumén és a többi Adriai tengeri kikötőkön át	32.34	33.70	6.4	5.8
Trieszten át	39.98	51.73	122.06	132.50

E táblázatból látható a hatás, melyet a bécs-trieszti vonal megnyitása Fiume kereskedelmére és a többi kevesbbé jelentékeny adriai kikötőkre gyakorolt.

Hasonló hatása lehetett a Lemberg-Czernovicz-Jassyi vonal megnyitásának a Feketetengertől Magyarországon át Délnémetország felé irányuló átmeneti forgalmának; mely pedig különösen ez évben (1877) előnyös lehetett volna.

Ha már most fölteszszük azon esetet — mely Fiuméra kedvezőtlen földrajzi és éghajlati fekvésénél fogva egyáltalán nem alkalmazható — hogy az államnak *A* helység forgalmának emelése, a vasutnak ellenben *B* helység kedvezményezése inkább áll érdekében, akkor a tarifa-szabályozásra jogosított fél még a tarifa fölülbirálására, illetve, helybenhagyására jogosított kívánalma ellenében is, keresztülviheti szándékát.

Ugyanez történhetik a kereskedelemnek két ellentétes irányú egymással versenyző gyűjtő-pontjának kerülete tekintetében, valamint bizonyos szállítási tárgyakkal is.

Érdekében állhat pl. Ausztria-Magyarország kormányainak, hogy a Suez-csatornától, vagy általában a tengeren át jövő árúczikkék, mint pl. gyapot, mandola stb. Trieszten és Fiumén át Budapesten és Bécsben olcsóbbak legyenek, mint pl. Stettin és Danzigon át. Ekkor azonban ez érdek valószínűségének nemcsak a tengeri hajózás szolgálja akadályul (miután a hajókra nézve az Északi-tengerbe vezető kerülő előnyösebb, mert ott visszafuvarra is lehet számítani), hanem a birodalom északi részében előbb kifejlődött vasutak tarifa-szabályozási joga is nehézségeket okozna.

Észak felé vezető vasutaink ugyanis, magától érthetőleg, azon vannak, hogy az északi tenger kikötőiből visszatérő kocsijaiknak visszafuvaruk legyen; örömet importálnak tehát Ausztria-Magyarországba lehetőleg olcsón oly árúkat is, melyeknek a középtengeri kikötőktől tulajdonképen rövidebb útjuk van.

Ily módon az osztrák-magyar vasutak a Hansavárosok kereskedelmi területét adriai tengeri kikötőinek rovására mind jobban terjesztik, mint az az 1874-ben »Die Triester Eisenbahnfrage von Caesar Combi« czim alatt megjelent röpiratban részletes adatokkal kimutatva van.

Az e röpiratban felhozott adatokból csak néhányat említünk itt meg:

Gyapju Konstantinápolyból Trieszten át Bécsbe	2 frt 50
Stettinen át Bécsbe	2 „ 32.45
Szőlő (Smyrnából) Trieszten át Bécsbe	2 „ 30.5
Stettinen át Bécsbe	2 „ 18.14
Dohány a kincstári dohánygyárba Hainburgba Pozsonynál	
Triesztből Bécsbe	1 frt 26
Danzigból Bécsbe	— „ 90.5
Stettinből „	1 „ 08

s így tovább.

Jellemző Combinak azon előadása, hogy nyáron előny-nyel jár bizonyos árúkat Triesztből Hamburgon át — Berlinbe küldeni, hol vitorlahajónkénti 2000 klgr. teherre nézve Hamburgba és onnan vasuton Berlinbe (1873) következő díjtételek voltak:

E g y v á m m á z s a

	ecszetszömörce csoomagban	szőlő hordóban	füge hordóban
Hamburgon át	1 frt 67.83	1 frt 93.03	1 frt 87.25
Bécsen át	1 frt 91	2 frt 11	2 frt 36

Semmi esetre sem lehet a vasutaknak rossz néven venni, hogy ügyleteket kötni törekszenek, azonban e tekintetben egy kérdés még sem hallgatható el: vajjon valamely ország vasuti ügyének szervezete jó-e, ha ott egyes vasutaknak meg van ama hatalmuk, melynél fogva bizonyos területeket saját belátásuk szerint kedvezményben részesíthetnek avagy megkárosíthatnak? s vajjon ott a kormánynak, csupán rendelkezési úton, lehet-e e hatalmat korlátozni?

A tarifa-szabályozási jog hatását, habár csak közvetve, azon állampolgárok megadóztatására is kiterjesztheti, kik a vasutat nem használják, s kiknek talán sohasem lesz alkalmuk azt használni.

Szolgáljon a következő rövid példa ennek megvilágításául:

Valamely államgarantiában részesülő vasut csinos személykocsikat készített, különösen az I. osztály igen kényelmesen van berendezve. Az ily berendezés igen alkalmas, mivel

eme vasutat bizonyos szünidőkben befolyásos emberek használják. Ez időszakoként beálló eseteken kívül az I. osztály csupán olyanok által használtatik, kiknek szabadjegyük van.

Ily vasutaknál az I. osztályon utazó az önköltségeknek körülbelül egyhatod részét fizeti, a többi $\frac{5}{6}$ rész az állami subventió által fődöztetik, melyhez az összes adóerőnek kell hozzájárulnia.

Fölöslegesnek tartjuk még más eseteket is felhozni annak bebizonyítására, hogy a tarifa-szabályozási jog az adóztatási jog körébe vág.

Habár a vasutak és a kormány tarifa-szabályozási joga tekintetében nehézségek ez ideig még nem merültek föl, vagy nem voltak érezhetők, azért idővel mégis beállhatnak oly esetek, midőn ama körülmény folytán, hogy a tarifa-szabályozás a vasutintézetek hatalmában áll, a kormány némely üdvös szándékának kivitele megghiúsíthatnák avagy legalább késettethetnék.

A kereskedelem érdeke azonban sokkal fontosabb, forgalmunk a védelemre és gyámolításra még sokkal inkább rászorúl, semhogy az a jó szerencsére és a vasutintézetek jóakarására bízathatnék.

Indokul szolgáltak továbbá azon kíváncsúlomra, hogy a tarifa-szabályozási jog az állam részére megóvassék, vagyis inkább visszaszerezessék, a tarifák szerkezetében észlelhető rendszertelenség fölötti panaszok.

Még nem rég majdnem minden vasutnak más tarifa-rendszere, más árúosztályozása volt.

Mindegyik rendszer majdnem csalatkozhatlannak állítattott, jóllehet az ugyanazon föltételek mellett fennálló vasutak egészen más tarifa behozatala mellett kardoskodnak.

Noha ezen sokféle rendszer a szakirodalomban gyakran igen érzékeny megtámadásoknak volt kitéve, mind a mellett a 9 éven folytatott tárgyalások eredménye mégis csak alknak látszik lenni, mely inkább rothadt békéhez, mint végleges, szakadatlanul fejleszthető megoldáshoz hasonlít.

A jelenlegi tarifa-rendszer védői amaz állításukat, hogy a tarifa-szerkezet egyöntetűsége el nem érhető, azon körülményre alapítják, hogy a fizetések, a bérek, a fűtő- és kenő-

anyagok mindenütt különböznek és még azok egyenlősége esetében is a vasutnak többé-kevésbé kedvező hajlási- és irányviszonyai a díjtételek magasságára jelentékeny befolyást gyakorolnak.

Ez okok alaposágát általánosságban mindenesetre el kell ismerni, és kétségtelen, hogy a díjtételek egyenlősége az egységáruk teljes mérvbeli egyformaságára nem vihető, s hogy egyes vasutaknak mindenesetre drágábban kell szállítaniok, sőt hogy a szállításnak egyes, különösen nehezen járható hegyi vonalakon többre kell kerülnie, mint más, síkságon át vezető szomszéd vonal-szakaszon.

Ha azonban a különböző vasutak távolsági tarifáit átlapozzuk, csakhamar tapasztaljuk, hogy pl. az emelkedési viszonyok ezen táblázatokban — melyek tudvalevőleg egyentávlatú állomások számára rendelvek — egyáltalán figyelmen kívül maradtak.

Igy pl. valamely árúnak szállítása Szolnok és Tarján között a síkságon épanyyiba kerül, mint az époly hosszú Losoncz-Ruttka vonalon két meredek vizválasztón át, a hol pedig a gőzfogyasztás, a járművek és a felépítményi anyagok elkopása, az alkalmazandó fékek száma stb. költségei aránytalanul nagyobbak.

De a ki ily körülményeket nem akar figyelembe venni, az azokat ürügyül se használja fel!

Perrot már 10 évvel ezelőtt föltette azon kérdést, hogy

»1) mennyiben különbözik egy mértföldnyi távolságra valamely egy mázsányi csomag szállítási költsége két mázsányi csomagtól?

2) mily különbség mutatkozik a szállítási költség tekintetében, ha a mozgásba helyezett áruvonalat egy mázsa csomagot egy, vagy ha két mértföldre visz?»

Ha ugyanis a vasutak oly teljesítményekért, melyeknek költsége alig fejezhető ki számokban, oly jelentékeny összegeket szednek be, mint az a mázsamérföldneknél tényleg történik, s ha a vasutak ezen bevételi fölöslegek mellett is ki nem elégítő üzleti eredményekhez jutnak, ugy a tarifa-elveknek ellenkezésben kell állaniok azon nemzetgazdasági alapelvel,

mely szerint minden díjazásnak a teljesítményhez megfelelő arányban kell állnia.

A következőkben némi áttekintést vélünk nyújtani e kérdés fölött.

A közönséges fuvarozásnál a mázsamérföld képezi mindenesetre a gyakorlatilag helyes szállítási egységet, mivel a rakodóhely költségeinek kamatai és törlesztése ugyszólván tekintetbe sem jönnek és a rakodási költségek jelentéktelenek, ellenben az árú továbbításának költségei — tehát a vontatás — minden mázsával és minden mértfölddel, úgy a szállítási eszközök költségeinek kamatai és elhasználásuk — vagyis a jármű kopása — a távolsághoz és teherhez képest arithmetikai viszonyban emelkednek.

Egészen más természetű a hajózási és vasuti szállítás.

A fölvételi és rakodási kezelés, valamint az e czélra szükséges építmények előállítás, kamatozása és fentartása igen sokba kerülnek, és a tulajdonképeni utazási költségekkel többé nem állanak arányban.

Ezen alapúl ama körülmény, hogy a hajók, ha már egyszer meg vannak rakva, csekély vagy egyáltalán semmi díjpótlékot sem igényelnek, ha az árú az eredetileg kitűzött helynél távolabbra szállítandó.

Még szembetűnőbben mutatkozik e sajátzerűség a vasuti szállításnál. A személyfölvételre, az árúk rakodására és elszámolására rendelt építmények költségeinek kamatai, elhasználásuk és fentartásuk nagy összegeket képviselnek.

A fölvételi helyiségeknek naponkinti fűtési és világítási költségei; az utasok, árúk és vonatok fogadása és expedálása körüli kezelés költségei; a vonatok összeállítása és tolatása stb. körüli kiadások, szóval az intézet mindazon különféle teljesítményeinek költségei, melyek az út hosszúságától függetlenek, oly magasak, hogy az igen rövid útra történő szállítások nem is díjazatnak kellően.

Baum Charles, az osztrák államvasut-társulat vezérfelügyelőjének »Les prix de revient des transports par chemin de fer« című munkája szerint, ezen az út hosszától független kiadások ez intézetnél 9 évi időtartam alatt az üzleti kiadásoknak $\frac{1}{5}$ -ét teszik.

A szerzőnek egyidejűleg megjelenendő »Die Selbstkosten und die Tarifconstruction« című tanulmányából hasonlóan kitűnik, hogy a m. kir. államvasutak északi vonalain 1876-ban az önköltségből a személyforgalomra az összes üzleti kiadásoknak 34 % -a, az árúforgalomra pedig 66 % -a esett, az ut hosszától független kiadások a személyforgalomnál kerekszámokban 11 % -ot, a tehervonat-forgalomnál mintegy 18 % -ot, tehát összesen az összkiadás 29 % -át teszik ki, míg a kocsikban elhelyezett személyek és árúk tulajdonképeni továbbítása az összkiadásnak csak 70 % -át képezi.

Ha tehát figyelembe vesszük, hogy a 29 % fölosztása, jogtalan terhelése a nagyobb távolságra történő utazásnak és a mellett 30 kilmeternél csekélyebb távolságra történő utazás az intézetnek jelentékeny hátrányára van, azt kell állítanunk, hogy az alapelvek, melyek szerint a tarifák eddig szerkesztettek, a vasuti szállítás természetének egyáltalán meg nem felelnek, továbbá hogy a szállítmányozás költségeinek eddig fölosztása, igazságtalan megterhelése a nagyobb távolságokra szánt küldeményeknek, mi nemcsak a vasutintézeteket, de különösen kiviteli kereskedésünket károsítja, s végül meggyőződhetünk, hogy ezen fölosztási mód a sokszor megtámadott differenciál-tarifák kútforrása.

A rövidebb vonalra történő szállításokat Magyarországon azért sem találjuk előnyben részesítendőnek, mivel a termelés nálunk egyelőre még igen homogén arra nézve, hogy a kivánt kelendőség csekély távolságra elérhető legyen, minél fogva Magyarországon egyelőre a nagyobb távolságra történő szállítások mozdítandók elő.

Míg 1874-ben Belgiumban az árúk átlag 44 klm., Németországban 84 és Ausztriában 107 klm -ot futottak be, addig 1876-ban az árúk középutja a magyar államvasutakon 153 klm. volt.

Ha az ut hosszától független kiadások mint állandó összeg, a menetilleték pedig mint az ut hossza szerint változó pótlék szedetik be, akkor a nagyobb távolságra történő szállítás, tehát a kivitel, megkönnyíttetik. Miután továbbá a menet-távolságért járó pótlék csekély, lehetővé tétetik az öv- vagy fokozati tarifa behozatala, mi által a manipulációban és az

üzleti ellenörködésben jelentékeny egyszerűsítés, tehát megtakarítás érhető el.

A tarifák természetszerű szerkezete még azon jelentékeny nemzetgazdasági előnnyel járna, hogy a kereskedelem még ott is versenyezhetne, hol díjtételeink kereskedelmi ügyletek létrejövetelét jelenleg gátolják.

Fentebb ugyanis érintettük, hogy a személyforgalom a m. kir. államvasutak északi vonalán 1876-ban ez intézet összes kiadásainak kerekszámában $\frac{1}{3}$ -át tette.

Ha ez összeget összehasonlítjuk e vasutnak a személyforgalom utáni bevételeivel, azt tapasztaljuk, hogy e vasutintézet egy év alatt mintegy $\frac{2}{3}$ millió frttal többet adott ki a személyforgalomra, és ennélfogva a teherforgalomtól ugyanannyit elvont.

Ugyanezt tapasztalták a porosz államvasutaknál is, mert azoknál 1874-ig bezárólag a személyforgalom utáni bevételek az önköltségen alul $4\frac{1}{2}$ millió markkal lepadtak.

»Árút adtak tehát el, a nélkül, hogy tudták volna, hogy az a termelőnek mibe került. Ha az áruforgalom a hiányt nem fedezi, tönkre juttatták volna magokat.« (Z. d. V. d. E. V. 1877.).

Hasonló nézetre indíthatnának azon áldozatok, melyeket a vasutintézetek oly czikkek (lovak, hintók, hullák, terjedelmes árúk stb.) szállításáért hoznak, melyeknek olcsó szállítása sem nemzetgazdasági hasznot nem hoz, sem azok forgalmát s ennek következtében a vasutak jövedelmezőségét nem emeli.

Ha már most megfontoljuk, hogy ha ez összeg a díjtételek leszállítására használtatik fel, sok ügylet létesíthető, melyeknek most a díjtételek magasságánál fogva el kell maradniok: akkor a forgalomban és a nemzetgazdasági jövedelmekben évenként mutatkozó hiányt milliókra lehet becsülni. (Lásd a III. Táblát).

Hasonló élénk ellenvetések tétetnek a szakirodalom részéről is az ellen, hogy az árú értéke tarifa-szabályozó tényezőül alkalmaztassék. Az árú értéke nagyon is határozatlan, a hely- és időviszonyok szerint sokkal változóbb, semhogy arra nézve a tarifákban biztos elv felődözhető lenne. Gyak-

ran vannak igen különböző kereskedelmi értékkel bíró árúk különböző tarifa-osztályokban.

Ha azonban figyelembe vesszük ama körülményeket, melyek a vasuti szállítás költségeire döntő befolyással vannak, akkor, mint azt már Perrot igen találóan kimutatta, semmi okot sem lehet találni, miért kelljen az egyik árúnemnek több fuvarot fizetnie, mint a másinak, miután a rakodási nehézségek (terjedelmes árúknál, gépeknél stb.) ugysis külön díjaztatnak.

Azért kellett a »kocsi«- vagy »rakodási-ürrendszer« hívei számának mindinkább szaporodnia, úgy hogy a kocsi-ürrendszer következetes, habár módosított keresztülvitele csak idő kérdése még, és az elsass-lothringi vasutakon, úgy az utóbbi időben nálunk tett kísérletek megalégedéssel üdvözlöthetnek.

A tarifa-szerkezet ezen visszás állapotának annál inkább föl kell tűnnie, ha tudjuk, hogy a személyforgalomban az érték-tarifarendszerrel egészen ellenkező elv áll fenn, mivel az I. osztály az önköltségekhez képest legkevesebbé van díjazva, a II. osztály önköltségei majdnem oly magasak, mint az I. osztály menetdíjai, s végül a III. és IV. osztályok, minthogy azok jövedelmet hoznak, az I. és II. osztálynál felmerülő hiányt részben fedezik.

A míg a vasutaknak jó jövedelmök volt, föl lehetett tenni, hogy a fuvarilletékek beszédésében mutatkozó ez egyenlőtlenség oly nagy haszonnal jár, hogy az a vasutakat gazdagokká és hatalmasokká teszi.

E feltevés a jogosultság színében tűnt föl, mert a versenyküzdelmeknél láttuk, hogy a vasutak ármérsékléseket és refaktiákat adtak, miből azt lehetne következtetni, hogy a vasút-üzlet »nagyon is jövedelmező.«

Midőn azonban az általános krizissel a vasútak insége kitént, önkénytelenül azon gondolatra kellett jönni, hogy a tarifa-szerkezet nem bír a kellő szakszerű alappal és az adott kedvezmények nagyon hasonlítanak azon kiadásokhoz, melyeket, ha magánszemélyek által hasonló módon tétetnek, egyszerűen privatpassiónak, kedveskedésnek kellene jelezni, s melyeket az üzleti kiadások legnagyobb megszorításával is, helyreütni soha sem sikerülend.

Ha azonban azok, kik oly messzeható joggal bírnak — minőnek a tarifa-szabályozási jog kétségtelenül tekintendő — e jogot, a közérdekre alig figyelve, gyakorolják, akkor bizonyára kívánatos, hogy a monopolium, vagy a mi majdnem ugyanaz, a tarifa-szabályozási jog csakis a kormány által gyakoroltassék, mint a melyet az természetszerűleg illet.

További panaszt képez az uralkodó tarifa-állapotok fölött a tarifák sokasága és zavartsága.

Maybach úr, mint a német birodalmi vasuti hivatal ez idő szerinti elnöke, megjegyezte, hogy akkor (azaz 1—2 évvel ezelőtt) Németországban mintegy 1500 tarifa volt. Az 1876. év elején Németországban 1357 árútarifa volt. — Ide járultak még, a személy- és podgyász-tarifákon kívül, mindenféle utasítások, különleges és kivételes tarifák, pótlékok, póthatározatok és szolgálati rendeletek.

Habár ezen tarifáknak csak egy része bir Magyarországra nézve érvénnyel, azért Magyarországon mégis nem csekély számban fordulnak elő oly árú-expeditiók, melyeknek a Németországgal fennálló forgalomban a 60—80 általános és köteléki tarifáknak egész halmaz pótlékát és függelékét figyelembe kell venniök.

E mellett a változások oly nagy számban vannak, hogy még ott is — hol vasutaink nem érintetnek valamennyi által — nem volna nehéz kimutatni, hogy hetenkint legalább két, tarifa-változtató, rendelet tétetik közzé.}

A legutóbbi időben észlelhető törekvések daczára, a zavar még mindig oly nagy, hogy alig lehetne kereskedőt találni, ki képes volna valamely nagyobb távolságra a vasúti költségeket előre pontossággal kiszámítani. Ugyanazt lehet oly árúszállítási hivatalokról állítani, melyek egy külföldi állomással sem, vagy csak kevéssel vannak közvetlen összeköttetésben.

A nagyobb távolságra szánt küldemények szállítási költségeinek bizonytalansága bérmentesítési jegyzékek vagy bérmentesítési letétek behozatalára vezetett.

Ha ugyanis a küldő az árúkat bérmentesíteni akarja, tőle némely állomáson, egyelőre letétül, egy bizonyos — mindenestre kielégítő — általányösszeg követeltetik, és a fölőleg

csak a vasutak egymás közti leszámolása — tehát hosszabb idő lefolyása — után adatik vissza.

Az üzlet folyamának ily complicatiói nemcsak megnehezítik a kereskedelmi kar számításait, hanem megdrágítják a kiadási és ellenőrzési szolgálatot is, mely pedig az egyszerűség által csak pontosabb és jutányosabb lehet.

Mind e bajokat a vasutak versenyével szokták menteni. Ennek azonban csak azon egyedüli célja volt, hogy a szomszéd vasuttól a forgalom egy részét elvonja, még ha az kevés, vagy semmi hasznot sem hoz is.

Ez eljárást a tarifa-tudósok »t a r i f a - p o l i t i k á n a k« nevezik!

Miután azonban a versenyző vasútak majdnem kivétel nélkül subventionált vasútak (vagy oda jutottak, hogy majdnem azzá váltak), azért a küzdelem csak az adóerő rovására történt, mert még a nem subventionált vasútak sem fizették a verseny jelentékeny költségeit saját zsebjökből, hanem nagyobb díjakat szedtek be ott, a hol a verseny útjokat nem állhatta.

Ily »t a r i f a - h á b o r ú k«, a jelenleg fennálló cartellek rothadt békéje mellett, újra támadhatnak, melyek azonban a nemzeti vagyon érdekéből nem tűrhetők.

A mi vasútaink nem csupán kereseti intézetek, és így hazánknak a külfölddel való — egyedül megengedhető és elkerülhetlen — versenyküzdelmében össze kell hatniok.

Ha a vasutak nem akarnak vagy nem tudnak e hiúság és féltékenység ingerének ellentállani, akkor az állam kötelessége a tarifa-szabályozási joggal történő e visszaélésnek a vasutak kisajátítása által véget vetni.

Ha tehát az osztrák birodalmi tanács az 1877. év tavaszán pénzügyi tekinteteből subventionált vasutak megvételelét elhatározhatta, mivel az engedély adásakor nem lehetett föltenni, hogy e vasutak az államsegélyt oly nagy mérvben és oly hosszú ideig fogják igénybe venni, akkor a mi vasutaink megvétele annál inkább elhatározható az országgyűlés által, mivel itt nem valamely magánszerződés stornirozásáról, hanem tarifa-szabályozási jog visszaszerzéséről van szó, a mely jog csak az államhatalmat illetheti meg, mert nem szabad megengedni, hogy az állam a kereskedelem és forgalom szabályo-

zásánál a vasutak tarifa-szabályozási joga által céljától elúttessék.

Hogy azonban oly esetekben, midőn magánjogok és kiváltságok a közérdekre káros hatással vannak, az állam jogosítva van azokat becslés útján megváltani, vagy egyezségileg magának megszerezni, azt praecedens esetek eléggé bizonyítják.

Az államnak tehát beruházásai megvédése és kizárólagos joga megóvása tekintetéből a forgalmi élet fejlődését saját belátása szerint a közjólét érdekében szabályozni, és így a tarifa-jogot magához váltania kell.

Máskép alakulnának a tarifa-ügyek, ha az osztr. kormány 1847-ben a Mürzuschlag-Cilli-Laibachi államvasúti vonalnak a Bécs-Glognitzi társulat részére történt bérbeadása alkalmával a bérleti szerződést csupán a műszaki üzlet tekintetében kötötte volna meg, a tarifa-szabályozási jogot pedig magának fentartotta volna, vagy ha az állam, concessiók adásakor, a tarifa-szabályozási jogot magának biztosította volna.

Az egyes vasutak közti surlódások és versengések (a »tarifa-politika«) most ismeretlenek volnának, mert a vasúti társulatokat nem érdekelte volna a közönség által fizetett ár és oly tarifarendszer fejlődött volna ki, mely igazságossága és következetessége által, a kereskedelemnek a számítás tekintetében ama biztosságot nyújtotta volna, mely más országokkal fennálló kereskedelmi viszonyok állandó megszilárdítása végett szükséges és a melyet most nélkülöznünk kell.

Az egész országban egyöntetűen vezetett tarifa-politika által erősíthető csak meg Magyarország versenyképessége a külföld ellenében, és tehető a vasút-intézetek és termelési területek tevékenységi képessége más országokéval nemzeti erő pazarlása nélkül egyenlővé.

E tekintetben a kormány az országos vasúti felügyelőség szerencsés szervezése mellett államvasutak segélyével többet tehet, mint a sokfejű magánvasutak, melyeknek eltérő érdekeik és nézeteik vannak, és melyek csak saját jövedelmöket s legjobb esetben csak azon terület érdekeit tartják szem előtt, melyen vasutjuk keresztülvonul.

V.

Azon kérdés fölötti vitában, vajjon a vasutak az állam avagy magántársulatok által kezeltessenek-e, többnyire figyelmen kívül hagyatik az, hogy az utóbbiak nem tulajdonképeni magánvállalkozók közönséges értelemben, hanem voltaképen részvényvasutak.

Míg ugyanis valódi magánvállalatok azért szoktak gondosabban és avatottabban kezeltetni, mivel egy vagy néhány magánember tulajdonát képezik és vezetésök alatt állanak, kiknek anyagi jóléte a vállalattal szorosban egybe van kötve, addig a részvényvasutak, részvények és elsőbbségi kötvények birtokosaiból álló testület tulajdonát képezik, kiknek befolyása az igazgatásra ép oly csekély, vagy talán még csekélyebb, mint az állam befolyása az államvasutakra.

Az igazgatás tehát ezen vasutaknál is hivatalnokok és meghatalmazottak kezében van, kiknek jóakaratótól függ az intézet fölvirágzása. Az igazgatás szervezete és a szolgálat tekintetében tehát a részvény- és az államvasutak között semmi különbség sincs, s ha az intézetnek azonfölül az államsegélyt nagyon igénybe kell vennie, annyira meggyengül az intézet fejlődése iránti érdek, hogy az állam általi igazgatásnak életképebbnek és mozgékonyabbnak kell lennie, mint a magánvasutakénak, melyeknek nincs kilátásuk sikerre.

Ha az állam a vasutak kizárólagos birtokába jutna, akkor sok munka, különösen a munkaerő jelentékeny része, tehát az üzleti költségek nagy része megtakaríthatnék.

A sok magánigazgatóságnak az államvasutak öszpontosított igazgatása alá történő egyesítése által a központi kiadások jelentékenyen csökkennének, a sok levelezések, melyek most az egyes igazgatóságok között szükségesek, az értekezletek, szerződések és egyezmények, melyek most oly sok munkát és költséget okoznak, elmaradnának.

A sok idő, munka és személyzet, melyek jelenleg a személyek, árúk és kocsik átmeneti kezelésénél a határállomásokon igényeltetnek, nem volnának szükségesek. Míg jelenleg az átmeneti állomások száma, a magyar vasútintézetek területeinek sokszoros egymásba fűződése mellett, 60-at tesz ki, vala

mennyi vasut egyesítése esetében a határállomások száma csupán az ország határán levő 12 állomásra redukálnék.

Ugyanez történnék ama személyzettel is, melyre az igazgatóságok központi hivatalaiban az ügyek vezetése, továbbá az egyik vasúti területről a másikra átmenő személyek, árúk és kocsik leszámolása végett van szükség.

Ép ily nagyok volnának a megtakarítások az idegen kocsik kihasználásánál is, ha a vasutak kizárólag az állam birtokában volnának.

A német és osztrák-magyar vasútigazgatóságok között fennálló egyezmény (kocsiszabályzat) szerint a kocsik akadálytalanul mennek pályáról pályára; a tulajdonos pályához való visszaküldés azonban, az utóbbi jogainak megóvása végett, időhöz és feltételekhez van kötve, melyek a kocsik kihasználását megnehezítik és a mi miatt a kocsik egy része üresen tér vissza.

E föltételek a magyar vasuti forgalomban fölsőlegesek volnának, és az akadálytalan rakodás, tekintet nélkül e föltételekre, gyakran lehetséges volna, ha valamennyi magyar vasutnak egy tulajdonosa lenne.

Kocsifőlsőleg esetében a vasutak, nehogy idegen kocsikért bért kelljen fizetniök és hogy saját, kevesbbé elfoglalt kocsijaikat kihasználják, a pályájokra átmenő kocsikat ki- rakni és saját kocsijaikat megrakni szokták.

Ez átrakodási költségek és az átrakodás ideje megtakaríttatnának.

A menetrendek czélszerűtlen csatlakozásai, a személyforgalom berendezésében mutatkozó eltérések, a több vasúti intézetekkel azok területén át történő szállítás végett folytatott tanácskozások lassúsága, mind oly körülmények, melyek, midőn most a kereskedelemre nézve több úti-irányt megnehezítenek, elmaradnának.

A menetrendek egyöntetűek volnának és az árú-föl- és leadás nagy városokban, hol több pályaudvar van, megkönnyíttetnék.

Reformok, melyeknek behozatala most csak egy vasút ellentmondása által is késleltethetik, idejekorán, tehát kellő hatással léptettetnének életbe.

A számadások felülvizsgálása és helyesítése, mely munkálatra az osztrák-magyar vasutak bécsi központi leszámoló hivatalán kívül minden egyes vasútnál jelentékeny számú hivatalnokok szükségesek, továbbá a tarifa-felülvizsgálási, vizskeresei, és vizstérítési hivatalok összpontosíthatók lennének, mi által megtakarítások volnának elérhetőek.

Végül számos építmények, mint pl. elkülönített vágányok közös pályaudvarokon, átrakodási padok stb. megtakaríthatnának.

Az egyöntetű rendszer által a kereskedelem, melynek eddig a vasutak versenyéből kevés haszna volt, és bele kellett nyugodnia a szakadatlan ide-oda ingadozásba, combinatióiban lassankint nagyobb állandóságot és szilárdságot nyerne.

Csupán azon országokkal való verseny maradna fenn melyekkel Magyarországnak, a többi tényezőkkal együtt jól épített és vezetett vasúti hálózattal, bátran szembe kell szállnia.

Az államvasúti rendszer még azon előnnyel is bír, hogy a hivatalnoki személyzet szabályszerű, egyöntetű oktatásban részesül, a szolgálatba lépéstől kezdve szigorúbb fegyelemhez szoktattatik, és minthogy az államhivatalnokok jövője biztosabb szokott lenni, mint a magán-társulatok alkalmazottjaié, azért az államhivatalnokok inkább vannak azon helyzetben, hogy gond nélkül szenteljék magukat a szolgálatnak, s végül a fizetések az államszolgálatban a különböző fizetési rangfokokban nem oly eltérők, a miből a szolgálatra azon előny hárul, hogy az alsóbbbrangú hivatalnokok jobban existálhatnak, megelégedettebbek, és előljáróiknak irigység nélkül alárendelik magokat, mint a kiknek jövedelme nem mutat az életmódban oly kirívó különbséget, mint a magánvasutaknál fennálló fizetési viszonyok.

Végül az államvasúti szolgálat iskolául is szokott szolgálni azoknak, kik hivatva vannak annak idején a vasúti felügyeleti hatóságnál e fontos hivatal azon teendőiben részt venni, melyek a vasúti felügyeleti hatóságra — mint szakközegre — a vasúti tanács és a vasúti törvényhatóság által bízotnak.

A vasúti fölügyeleti hatóságnak föladata fontos vasúti kérdések megoldása előtt a szükséges anyagot gyűjteni és rendezni, az ily kérdéseknek más országokban való kezelését tanulmányozni és azon mozzanatokat kiemelni, melyek a mi viszonyainkhoz alkalmazhatók s főleg meg kellene figyelnie a vasúti fölügyeleti hatóságnak az ország kereskedelmi és kereskedelem-politikai szükségleteit, a vasút-ügy fejlődésének követelményeit és a vasutaknak azok tekintetében követett eljárását.

E czélból alaposan képzett szakemberek szükségesek, kik az államszolgálatban és annak pontos ügymenetében a szakismereteket inkább elsajátíthatják, mint magántársulatok szolgálatában.

A MAGÁN-VASÚTI RENDSZER.

A fönt kifejtett nézetekkel szemben állanak azok, melyek szerint a magán-vasuti rendszer a vasutakra nézve czélszerűbb, mint a kizárólagos államvasuti rendszer.

I.

A vasút-ügy, mondják a magán-vasuti rendszer védői, már a szállítás módja tekintetéből sem hasonlítható a posta- és távirda-ügyhöz, mivel a posta csak csekélyebb súlyú tárgyakat szállít — és csak rendkívüli esetekben nagyobb kiterjedésű küldeményeket; a távirda pedig egészen súly nélküli küldeményeket vesz át; e két államintézet kezelése tehát nagyon egyszerű, egyforma, és azért is olcsóbb. Ellenben a vasúti szállítás nagy tömegek fuvarozásából áll, melyek az árúnemek, a szállítási feltételek és a leszámolási módozat különféleségénél fogva igen változatos kezelésmódot igényelnek, és azért e kezelés már a legrégebb idő óta magánipar tárgya volt.

A vasúti szállítási intézeteket a közúti üggyhöz sem lehet hasonlítani, mivel a felvigyázati, építési és üzleti költségek aránytalanul nagyobbak.

Azért is nem nélkülözheti a vasút — akár magánosok, akár az állam kezében van — a költségek behozására irányult szempontot és oly díjtételeket kell követelnie, melyeknek magassága az árú értékéhez viszonyítva igen jelentékeny. A rendeltetési állomáson megérkezett árú értéke az által emelkedik, mi a kelendőségre, ez pedig az árúk forgalmára befolyást gyakorol. A folytonos tekintet a kelendőség lehetőségére, azon helyekre, hol a kelendőség várható, az idő- és helyviszonyok szerint változó-kony és kereskedelmi mozgékonytságot, gyors elhatározást és

azonnali csekékvést igényel. Épen ezen követelmények legkevesebbé várhatók még a legjobb államintézettől is.

A posta- és távirvának az állam általi igazgatása azonban nemcsak a csekély befektetési tőke miatt, melyet ez intézetek berendezése igényel, s nem is csupán a csekély üzleti és portókiadások miatt nem hasonlítható össze a vasút-üggyel, hanem főleg azért különbözik utóbbi az előbbiektől, mivel a személy- és árúforgalomnak mindinkább emelkedő igényei és szükségletei az igazgatásnak folytonos mozgalmasságát és simuló természetét követelik, mi valamely állami gépezet chablonszerű szolgálatmenetével össze nem egyeztethető, holott táviratok és levelek továbbításánál a szükségletek változatosága soha oly magas fokot nem ér el, mint a vasúti szállításnál.

Ha a vasút-üzlet súlypontja állandó intézkedések exakt keresztülvitelében fekédnék, úgy mint a postánál, akkor az állami kezelés valószínűleg olcsóbb és czélszerűbb lenne. Miután azonban a vasutak leglényegesebb tevékenysége a szállítási üzletben gyakran változó, sokféle módon fejlődő, a vasutak közvetlen közrehatását nagy mérvben szükségülő forgalom kielégítésében áll, ennél fogva valamennyi üzleti berendezésnek a forgalom változó szükségleteihez való szoros csatlakozása az igazgatóságoknak és az alárendelt közegeknek hathatós kezdeményezését teszi szükségessé, mire nézve a magán tevékenység szervezete rendszerint hatékonyabb.

A kereskedelemnek ez önállósága és függetlensége az adott helyi és időbeli viszonyok szerint egyáltalán nem fér össze az államintézet organisatiójával, mely szigorú fegyelmet s a fennálló utasítások konservatív szemmel-tartását követeli.

A vasút-üzlet — hogy jól legyen vezetve — folytonos figyelmet igényel a mindenkor fölmerülő szükségletekre és érdekekre, az azok által létesülő, talán itt-ott jelentéktelen, nyereséményekre. Minden vonal különös forgalmi jellegét és helyi sajátságosságát kifejleszti, mire nézve valamely kisebb vasúti complex vezetése elegendő lehet, míg ha az egész ország vezetése összpontosítva van, a mint egyrésztől a viszonyok generalisaltatnak, másrésztől egyes vidékek és telepek nemzetgazdasági érdekének megfigyelése lehetetlenné lesz; s mi-

után csak az egésztől nagyban gondoskodhatnak, vagy egyeseket előnyben részesítenek, vagy a részleteket elhanyagolják; míg kisebb vasutak csupán ama területtől függvén, melyen vonaluk áthúzódik, saját érdekekben minden eszközzel annak fejlődését törekednek előmozdítani.

A mi vasút-ügyünknek a kereskedelmi és forgalmi életet még csak teremtenie és az ekképen fejlődő szükségletekhez és sajátságokhoz kell alkalmazkodnia; még sokféle berendezésre s egyszerűsítésekre stb. van szükség, melyeknek létesítéséhez többeknek kell közre működniök.

Valamint a szellemi haladás pl. Németországban, Italiában és Franciaországban a Napoleonok előtti időben, különösen pedig ez országok decentralisalt szervezete által előmozdított, valamint továbbá Magyarország alkotmányos szabadságának főnállása a csekély mérvű központosításnak s az individualitás fejlődésének köszönhető; ugy kell az ország vasút-ügyével — a magyar kereskedelemmel — annak individualis természetete szerint elbánni. E célra a magánvasút-intézetek, melyek a vidék bajában, örömében osztozkodnak, alkalmasabbak, mint egyetlen centralisalt intézet.

De ha még ezen egymás mellett függetlenül fennálló forgalmi intézetek több rendbeli hibát követnének is el, ez az országnak kevesbbé volna hátrányára, mintha az ország egyetlen állami szállítási intézete a tétlenség ál hibátlanságába esnék.

E veszélynek azonban a mintegy 6500 és később 12,000 —14,000 klm. hosszú szállítási intézet annál inkább ki van téve, mivel a tapasztalat szerint a jelenlegi nagy — például a francia és a két osztrák-magyar — nagyobb vasúti complexek vezetőinek meg kell fontolniok azt, hogy elismert jó intézményeket honosítsanak meg; mert tudvalevőleg minden újjászervezés pénzbe, tehát nagy intézetnél sok pénzbe kerül, és mert a változtatás miatt még a legjobban iskolázott és gyakorlott személyzet is többé-kevesbbé habozóvá és avatatlanává válik; minél nagyobb a személyzet, annál nehezebben szokja meg az újat, félreértések, hibák, kérdézősködések, felvilágosítások, hiánylatok idéztetnek elő, a mi csak munkát és költséget okoz, miket annál inkább kerülni kell,

minél nagyobb a vasúti complex és minél bonyolultabb a szervezet gépezete.

Miután azonban az államvasúti üzlet a magánvasutitól lényegileg abban különbözik, hogy előbbinél, mint minden állami intézetnél, oly kiterjedt, ugyszólván személyre szóló felhatalmazás, a kiadások és bevételek tekintetében saját belátása szerint intézkedhetni, meg nem engedhető, azért a sok kísérlet mellett, melyek a kereskedelem és ipar emelésére teendők, vagy nagyon messze ható hibák követtetnek el, vagy kikerülések végett magok a szükséges kísérletek abban-hagyatnak.

Ezen körülményből magyarázható meg a vasút-ügyben azon történeti tapasztalat, mely szerint a sok jótékony berendezések, mint: kéjvonatok, idényjegyek, körút-jegyek, hálókocsik stb. keletkezésüket sok oly személy összeműködésének köszönheti, kik közül csak kevesen voltak államvasúti hivatalnokok.

Ha az összes vasutak nagyobb államok birtokában lettek volna már elejétől fogva: a közönség e kényelmeinek legnagyobb része még most is csak tanácskozás tárgya volna, vagy ha az indítványozó nem áll előljárói kegyében, az indítvány elintézetlenül rég irattárba tétetett volna.

A kinek az 50-es évek elején alkalma volt a Bécs-Gloggnitz vasútnak és annak beváltása után, a cs. kir. államvasútnak szolgálati viszonyait és gazdálkodását megfigyelni és összehasonlítani, annak meg kell engednie, hogy a magánvasutak v a s ú t s z e r ü e b b e n administrálnak.

A ki visszaemlékezik az akkori államvasutak nyomorult finanziaális eredményeire és az akkor általában uralkodott azon nézetre, hogy »az állam kormányozzon, de ne foglalkozzék üzletekkel«, és a ki csakhamar az államvasutak eladása után meggyőződött arról, hogy magánadministráció e vonalaktól mit csinált és mily finanziaális eredményeket ért el, az a tiszta államvasúti rendszert nem fogja ajánlhatni, mivel a két rendszer eltérő természetének alapokai, az azóta lefolyt hosszú idő daczára nem változtak.

A kinek végül alkalma volt azon szaknézeteket, melyek az kkaoriállamvasutaknál uralkodtak, összehasonlítani azok-

kal, melyek nem sokára a vasutak eladása után az új berendezések fölött bizalmatlan kíváncsiságot idéztek elő, s a ki a mellett megengedi, hogy az ujitások csakhamar őszinte elismerésben részesültek, annak a magánvasúti rendszer teljes megszüntetését a vasút-ügy fejlődése érdekében nem szabad pártolnia!

Abból, hogy a posta és távirda az állam igazgatása alatt áll, még egyáltalán nem lehet következtetni, hogy a vasútakat is kizárólag az államnak kell igazgatnia, mert hiszen e nézet következetes keresztülvitele elvégre oda vezetne, hogy az állam igazgatása alatt legyen a vízi forgalom is — beleértve még a tengert is —. A közönség vágya még fokozódnék, és nagyobb városok részere kedvezményezett szénzállítást, víz- és légszeszvezetést stb. követelne, s így tovább egész a »panem et circenses«-ig terjedne kívánsága.

Az államtól a forgalmi akadályok megszüntetését követelni lehet, és ezt az állam, mint a vasutak birtokosa, mindenestre könnyebben teheti; azonban senki sem kívánhatja, hogy azért az állam minden vasutat megvegyen és hajókat felszereljen, hogy árútömegeket szállítson, és még hozzá, igen olcsón szállítson.

A magánvasúti rendszert felelőssé szokták tenni azon botrányokért, melyek részvénytársulatok alapításánál napfényre derültek.

E szemrehányás a magánvasúti rendszernek époly jogtalanul tehető, mint azon vád, hogy az általános egyezményrendszer behozatala a magánvasutaknak tulajdonítható.

A vállalkozó szellemnek az 1866—1868. években beállott gyors elterjedése és a vasúti hálózat fejlődése körül történt törekvés következtében az engedélyek oly spekulánsoknak adattak, kik az építéstől és üzlettől távol állottak, és ez üzletágba is emancipált szellemet hoztak be, melynek kiküszöbölése hosszabb időt fog igényelni.

E bajok az engedélyek tervszerű és helyes kezelése mellett vagy kevesbedtek, vagy korlátoztathattak volna.

Ha pl. a helyett, hogy a befektetési tőkét általányösszegben engedélyezték, a korábbi engedélyezési módozatot

megtartják, míg jobbat nem találnak, akkor igen sok veszteségnek elejét veszik és a corruptió sokkal csekélyebb lett volna.

Az alapítási szédelgés okozta visszás állapotokért az azok szerzői helyére lépett vasútintézetek annál kevesbbé vonhatók felelősségre, mivel csak akkor kezdtek létezni, midőn az alapítók a kormánnyal kötött vagy az által jóváhagyott szerződésekre hivatkozva, a »nagyon hasznót hajtónak« rajzolt ügyletben való részvételre meghívásokat bocsátottak ki.

A szemrehányás a magánvasúti rendszert annál kevesbbé érhetné, mivel az alapításoknál felmerülő visszaélések valamennyi részvényvállalatnál tapasztalhatók.

Épöly alaptalan volna ama vád, hogy a magánvasúti rendszer az általános accordügyet előidézte avagy elősegítette, mert hisz' az államvasutak szintén fővállalkozók által építetttek.

Ha az állam gondoskodik arról, hogy a vállalkozó szellem a szükséges korlátok közé szoríttassék és a magánipar tetterejének szabályozott meder jelöltessék ki, ha továbbá a törvényhozás gondoskodik oly törvényes határozmányokról, melyek a részvényügyet szabályozzák, akkor az előfordult visszaélések ismétlésétől többé nem kell tartani.

Annak bebizonyításául, hogy a magánvasúti rendszer az alapításoknál fölmerült visszaélésekben részes, vagy az alapítások következményeinek illustringájául azt szokták felhozni, hogy az állam olcsóbban épített volna, mint a magánvasúti vállalatok.

Ez állítás miatt szót sem kellene emelni, ha abból merész consequentiák nem vonatnának. Miután pedig ez nem ritkán szokott történni, czélszerűnek találjuk a német vasútegylet statisztikájából (1874. évfolyam) Magyarország vasutainak építési költségeit a következőkben összeállítani:

	Építési költsé- gek kilométe- renként és ftokban
Keskenyvágányú iparvasut Garam-Berzencze- Selmeczbánya	45.579
Duna-Drávai vasút	69.729
Tiszavidéki »	83.133
M. kir. Államvasutak (északi vonal)	86.062
Északkeleti vasút	89.412
Magyar nyugoti vasút	95.091
Alföld-Fiumei »	99.256
Arad-Temesvári »	99.706
Pécs-Barcsi »	102.100
Mohács-Pécsi »	102.747
Első Erdélyi »	120.843
Eperjes-Tarnowi » (magyar rész)	120.970
M. kir. Államvasutak (déli vonal)	121.951
Első Magyar Gácsországi vasút	137.196
Déli vasút	139.315
Osztrák Államvasút	148.050
Kassa-Oderbergi vasút	158.553
Magyar keleti »	173.248

Az említett állítás tehát oda volna igazítandó, hogy államvasutak szintén olcsón építhetnek, a nélkül azonban, hogy a magánvasutaktól e lehetőséget minden alapos ok nélkül megtagadhatnók. Annál kevesebbé lehet ebből következtetni, hogy az államvasutak az üzletet azon okból, mert vasutépítéseink némelyike kevesebbe került, olcsóbban vihetnék.

Az államvasúti rendszer barátai annak védelmére fölhozták, hogy a vasutak gazdálkodása a törvényhozási tényezők által jobban ellenőriztethetik, mint a magánvasutak a társulati közgyűlések által. Ha jó és helyes a megkülönböztetés, ez állítás a kellő mértékre fog reducálódni.

További vizsgálataink meg fogják mutatni, hogy a bureaukratikus szakszerű ellenőrzés, egyik legfontosabb oka amaz ismeretes nehézségeknek és csekély kezdeményezésnek,

melyek miatt az államvasúti rendszer kevesbbé alkalmas a forgalmi és vasuti ügy fejlesztésére.

A vasut-ügynek a törvényhozás általi ellenőrzése csak elvi kérdésekre terjedhet ki és minden igazgatási rendszer mellett egyaránt szükséges.

A gazdálkodásnak szakszerű ellenőrzése, melynél a siker, a coulance és más üzleti tekintetek döntők, ülésezések folyama alatt — még ha a delegált tagok mind szakférfiak volnának is, kik az ellenőrzendő intézettel nincsenek folyton elfoglalva — egyáltalán nem gyakorolható, legkevesbbé pedig országos képviselők által, mivel egy igazgatóság sem oly rossz, hogy valamely órák szerint számító tanácskozó testület képes volna jobbat teremteni, miután erre nézve valamennyi befolyással bíró körülménynek beható ismerete és legszívósabb, a leg-s z é l s ő r é s z l e t e k b e h a t ó k ö v e t k e z e t e s s é g szükséges.

A magánvasuti rendszer védői sem vehetik tagadásba, hogy a vasut monopoliumot gyakorolna, mely — mint minden más monopolium — visszaélés által tűrhetlenné válhatik, ha hatalma korlátok közé nem szoríttatik.

E hatalom korlátozásáról gondoskodott minden ország törvényhozása, mindegyik a maga módja szerint, az engedély-okmányokban, üzleti rendtartásokban, üzletszabályzatban és a vasutak felelősségéről szóló törvényekben.

A maximalis díjtételek meghatározásának, a bizonyos esetekben nyújtandó ármérséklés föltételének, másod-vágányok építésének, utólag hozandó törvények kikötött hatályának stb. az a célja, hogy a monopolium megszoríttassék és hogy a szállítási intézetnek nyilvános természete megóvassék.

Ha ezenfölül a túlhatalmas magánvállalatoktól eltekin-tünk, a magánvállalatnak saját érdeke is természetszerűleg követeli, hogy a közönség kívánalmának elég tétessék, mivel épen a pontos és coulans eljárásban állanak az eszközök, melyek által a forgalom és ezzel a vasut jövedelme emelhető, miután a mindkét oldali érdekek egybevágása mindkét fél hasznára nézve a legbiztosabb óvszert képezi.

Valamennyi vasutnak a kormány kezelése alá helyezése ellen szólnak már a minden országban eddig tapasztalt jelen-

ségek, melyek szerint engedélyek, és hasonló jogkedvezmények, új vonalak életbeléptetése stb. gyakran eszközül szolgáltak arra, hogy a választások befolyásoltassanak, az ellenzék hallgatásra bírassék, területek vagy telepek megjutalmaztassanak avagy megbüntettessenek.

Ha Magyarországon a kormánynak a választásokra gyakorolt befolyása, melyet annak a vasut-ügy kölcsönöz, a vasutak megszerzése által többé alig emelhető, mivel a vasutak, még ha magánosok birtokában vannak is, érdekből a mindenkori kormánynak pártolói; e tekintetben mindenesetre várható még a hatalomnak nagyobbodása az állam-vasutaktól függő kereskedelemre, iparra stb. közvetve gyakorolt befolyás által, mert (mint jelenleg) midőn a parlament nagy pártjai egyetértésben vannak, a sajtó is kerül minden oly nyilatkozatot, mely a kormánynak e tekintetben nehézségeket okozna.

De a törvényhozások is más álláspontot foglalnának el a kormánnyal szemben, melynek a vasutak kizárólagos birtoka által annyi sok eszköze van az érdekeknek magához vonása tekintetében. Az anyagi kívánalmak, panaszok, a törekvés pályaudvarok kiterjesztése alkalmából, menetrendeknél, idegen vasutakkal kötött szerződéseknél kedvezményeket, mindenekelőtt pedig fuvardíj-tételeket kieszközölni, ezek képeznék a pártok vitáinak fő tárgyát és fő indokait. Az alkotmányosság szempontjából szükségesnek elősmert ellenzék vasúti érdeke kielégítése esetében a kormány pártjára menne át. Politikai kérdések kulturai és anyagi érdekek által absorbealtatnának, a nélkül hogy a kölcsönösen egymást irigylő személyes vagy helyi, avagy provinciális érdekek állandó kielégítése bekövetkezniék.

Ha jelenleg megelégedhetünk is azon hatalmi körrel, melyet a kormány a vasutak által nyer; de ez — miután a kormányok sem élnek örökké, hanem időnkint változnak — oly esetekben, midőn a kormány ugyanoly hatalommal ugyan, de nem ugyanoly sympathiával bír, a közügyre nézve még sem kívánatos, sőt még veszélyes is lehet.

Ha ugyanis minden vasút az állam birtokában van, akkor azok jövedelme, később kifejtendő okokból, kezdetben csekélyebb lesz, mint rövid idővel a megvétel előtt, azonban, az idő és a kultura előhaladásával, a jövedelem emelkedhetniék, és

nincs kizárva a lehetőség, hogy hosszú évek lefolyása után a kormány, kedvező viszonyok mellett, oly üzleti jövedelmekkel rendelkezhetnék, melyek neki lehetővé teszik, hogy egy ideig költségvetés engedélyezése nélkül uralkodhassék.

Másrészt az összes vasutak birtoka a kormánynak igen sokféle nehézségeket okozna.

Az államvasutak az országgyűlésen a költségvetési tárgyalások alkalmával már többször alkalmat nyújtottak vitára. Az előirányzati összeg azonban nem volt oly jelentékeny, hogy azzal a minisztériumnak több gond okoztassék, mint a bányászat, erdészet és méntelep költségvetésével. Egészen másként alakulnának azonban az ellenzék támadásai, ha a költségvetés a jelenleginek 3—4-szerese, és egyidejűleg rossz kivitel avagy rossz aratás volna.

Minden, egyes helységekre nézve kedvezőtlen menetrend, az állomásoknak, a járműveknek vagy a kezelésnek minden kényelmetlen vagy elavult berendezése támadó fegyverül szolgálna a kormány ellen, és annak állását erélyes ellenzék ellenében gyakran megnehezítené.

»Valamennyi angol kormány több mint 30 éven át állhatatosan vonakodott a vasúti forgalomért a felelősséget magára vállalni, hanem inkább engedték a ki nem elégített igénylők haragjának hullámait a vasút-igazgatóságokon megtörni.« (Weber).

Azon kifejezéssel, »hazátlan tőke«, gyakran amaz állítást szokták illusztrálni, miszerint a megánvasutak az ország érdekeit nem mozdítják elő.

Mindenesetre meg kell engednünk, hogy valamely országra nézve nem lehet előnyös, ha valamely vasutintézet birtokának súlypontja az országon kívül esnék, vagy valamely több forgalmi irányra terjedő vasúti terület egyetlen magánvasút-intézet birtokába összpontosíttatnék.

Másrészt azonban nem kell félreismerni, hogy ép oly nagy hiba volna oda törekedni, hogy a magyar vasutak mindenkor az ország határán végződjenek, mivel épen ellenkezőleg, tekintettel a szomszéd országokra, kívánatos, hogy vasút-

vonalaink az idegen országban fekvő forgalmi objectumig (Odessa, Salonich) érjenek.

Ha tehát nem akarunk mindkét szélsőség hibájába esni, a valódi középút megtartása annál czélszerűbb lesz, mivel a vasút-ügy kosmopolitikai föladata daczára, aránylag gyorsan meghonosul oly országban, melynek forgalmáról gondoskodnia kell, hacsak természetellenes okok az ellenkezőt nem idézik elő. A vasútigazgatóságoknak még külföldi közegei is szoktak a barátság és rokonság kötelékei által az országban állandóan megtelepülni. Azok gyermekei hazafiúság tekintetében semmivel sem állnak hátrább az ős benszülötteknél, ha a szülők az új hazában becsületes munkájokért kellően díjaztattak.

A kormánynak mindenesetre tapintattal kell a fölött őrködni, hogy a magánvasutak között sem titokban, sem szerződészerűleg oly egyesülések, szövetezések létre ne jöjjenek, melyek az országra nézve nem előnyösek, azonban az ily körültekintést a mi kormányunktól kell — és az eddigi tapasztalatok után — lehet is követelni.

A magánvasuti rendszer ellen azt is föl szokták hozni, hogy a kormányoknak sok időbe és fáradságba kerül a magánvasutaknál a szándékolt intézkedést keresztül vinni.

Eltelkintve attól, hogy az ellenzék valamely határozatnak mindenkor legjobb próbaköve, nem kell elfeledni, hogy a vállalatok egyáltalán csak ott szoktak opponálni, a hol lényeges dolgokról van szó. Azért azon gyakran és minden országban tapasztalt körülményt — mely szerint állami alsó fokú hatóságoknak azon sajátságok van, hogy felsőbbségük meghagyásai ellen hatékonyabb n e g a t i v ellentállást gyakorolhatnak, mint magánosok — figyelembe kell venni.

Az államvasúti felügyeleti hatóságnak a felügyeletet a vasutak fölött, azok birtokosára való tekintet nélkül, kell gyakorolnia, — a mi az egyiknek jogos, helyesnek kell lennie a másakra nézve is.

Azon közegek, kiknek ez ellenőrzést gyakorolniok kell és kiknek az észlelt tapasztalatokból nem ritkán kell szerves hibákra következtetést vonniok, nem oly magas állásúak, mint a vasútintézetek vezérlő közegei, kik ellen e következtetések irányulnak.

Az anyagi és hierarchiai állás e különbözőzése daczára azonban, az ellenőrző közegeknek szakszerű nézeteket határozottan érvényesíteniök kell.

Hogy ez álláspont a felügyeleti hatóságok jelenlegi szervezete mellett is érvényesíthető a magánintézetek ellenében (hacsak nagyon hatalmasak nem valának), a tapasztalat szerint kétségen kívül áll.

Kérdésesb azonban, vajjon ugyanazon nyomaték kiterjedt államvasúti komplex ellenében megóvható-e, ha az igazgató tanács magas és legmagasabb állású hivatalnokokból áll, vagy — mint az kis országokban könnyen lehetséges — ha a vasútintézet vezetője a miniszter előtt nagyobb kegyben áll, mint a vasuti felügyelőség.

Nem lehetne tehát a kizárólagos államvasúti rendszer választását a fő felügyelet hatékonyabb működése tekintetében a legszerencsésebbnek tekinteni.

II.

Az államvasúti rendszer mellett gyakran kiemelik a katonai érdeket és azt állítják, hogy a rendelkező közegek öszpontosítása a »vezénylet egységességét« megóvná.

A rendelkezések öszpontosítása ellen semmit sem lehet fölhozni addig, míg kedvező folyamú háborút tartunk szem előtt. Miután azonban hadászati elvek szerint a szerencseváltás eshetőségére még a legkedvezőbb körülmények közt is mindenkor figyelemmel kell lenni: fontolóra veendő azon eset is, midőn a háború pillanatnyilag kedvezőtlen irányt vesz és a birodalom egy része az ellenség hatalmába jut.

Mindkét esetben époly ártalmas volna reánk nézve a centralisatio, mint a francia vasut-ügyé az 1870-i háborúban, midőn a francia vasutak, a Párisból jövő utasításokhoz szokva, azok elmaradásakor nem fejthettek ki oly tevékenységet, minőt kevesbbé öszpontosított vasutaktól bizton lehetett volna várni.

Oly háborúban, mint az 1809-ki, a bécsi, bécs-ujhelyi, marburgi műhelyek hiányát eltűrhetnök, mivel Pesten, S.-A.-Ujhelyen és Piskin még vannak ily műhelyek.

Azon aggodalom, hogy valamely ellenséges vasútterület elfoglalása esetében sem a hivatalnoki személyzet, sem az

üzleti anyagszer, az idegen vonalon támasztandó nagyoba igényeknek, egyöntetőség hiányában, meg nem felelne, mb már nagyobbrészt tárgy nélkülivé vált. A magyar vasutak' saját kezdeményezésökből, megegyeztek közös utasítások behozatalában, úgy hogy a Németországgal közös üzletszabályzaton és az Ausztriában és Magyarorszáiban fennálló üzletrendtartás, jelzési utasítás és alapvonásokon stb. kívül minden utasítás, melyeknek természete az egyforma szerkesztést megengedi, közös.

Az üzleti anyagszer tekintetében már a fennállott m. kir. vasutépítészeti igazgatóság törekedett a vasutépítések egyformaságára. Elfoglalt vonalak számára tehát még a járműveknél is csupán abban akadunk különbségre, hogy egyik régibb, a másik újabb eredetű, és ez irányban a kiegyenlítés könnyen eszközölhető.

Azon további állítás ellen, hogy háború esetén a magánvasutak kevesebbé alkalmasak a rájuk ruházandó feladatoknak megfelelni, az eddigi tapasztalatok elég világosan szólnak.

Az 1866. évben történt nagymérvű katonaszállításoknál a legnagyobb katonai tevékenységet a déli vasút, tehát magánvasúttársulat, fejté ki.

Ez intézet teljesítménye a déli és északi csatatérre és azokról vissza eszközölt hadi szállításoknál 1.124,726 emberre, 114,565 lóra, 17,875 lövegre és 3.227.577 vámmázsa hadi szerekre terjedt ki.

Az 1866. év július 14-től 26-ig 91,000 ember, 12,000 ló, 1663 ágyú és jármű továbbított Bécsebe, azután augusztus 2-től 17-ig 155,808 ember, 20,929 ló és 3633 ágyú és jármű Bécsből Italiába. (Z. d. V. d. E. V. 1876. N. 99.)

Mind a mellett, noha az üzleti szabályok a katonaiaknak gyakran alárendeltettek, egyetlenegy baleset sem fordult elő.

III.

Mily tevékeny részt vett a magántőke vasuti hálózatunk gyors kiépítésében, mutatják a következő adatok:

1867-ben Magyarorszáiban 2301 klm. vasut volt üzletben. Az 1875. év végével pedig

vasuti társulatok által	3099 klm.
az állam által	1071 klm.

volt a forgalomnak átadva.

Százalékokban kifejezve volt:

1867-ben magánvasut	35.6 %
1875-ig » épült	47.9 %
» államvasut	16.50 %

E vasuti hálózat számára szükséges tőke — ha visszatekintünk a magyar államkölcsönök történetére — oly rövid idő alatt egyedül az állam által nem szereztethetett volna meg. Vasuti hálózatunknak sok, valóban szükséges vonala még ma sem volna kiépítve.

Ha a kormánynak, kedvező finanziaális viszonyok beálltával, alkalma lesz is, hogy a közlekedésügyre nézve legszükségesebb költségeket fődözhesse, azért e kölcsönök még távolról sem elegendők arra, hogy mindazon követelményeknek, melyeket, mint később látni fogjuk, az országnak forgalmi ügye irányában támasztania kell, megfelelni lehessen.

Ha az állam nem egyedüli, hanem társtulajdonosa az országos vasuti hálózatnak: a kormánynak könnyebb annak kiterjedését elősegíteni, mivel hogy csekélyebb mérvű kedvezmények elegendők a meglevő vasutak birtokosait területök nagyobbítására és azon szivó erek szaporítására rábírni, melyek fő vonalainknak új forgalmat hoznak. A kormány könnyebben fog pénzhez jutni hálózatának kiterjesztése végett, és könnyebben fog új vállalkozókat új vonalak számára találni, mint hogyha az állam a vasutakat mind maga bírná.

Míg pl. a legkedvezőtlenebb finanziaális időkben a Tót-megyér-Surány-Nyitrai vonal magántőke által létesült, addig oly esetekben, midőn az államkölcsönök más czélokra sürgősebben szükségeltetnek, egy vállalkozó sem találkozónék oly vasutakra, melyek mindenünnen államvasutak által vannak körülvéve. A magántőke mindig maga fölött látná lebegni a kisajátítás Damokles kardját.

Némi bizonyossággal lehet állítani, hogy Magyarország vasuti hálózata egyedül az állam által csak akkor építettnék ki, ha mi, kik a szomszéd államok által túlszárnyaltatunk, ezekre nem szorulunk annyira, mint most.

De még ama területre nézve is, mely az általános forgalomnak másodrendű vasut által nyitandó meg, előnyösebb, ha a fő vasut, melybe a mellékvasutnak beágaznia kell, magánvasut.

Valamely új vasutnak régibbel való csatlakozása, vagy abba való beágazása, rendszerint nem sokkal a megnyitás után különféle viszályokat szokott okozni, melyek magánvasútaknál, melyeket merev utasítások kevesebbé kötnek, könnyebben megszüntethetők, mint az államvasútaknál.

Még azon esetben is, ha a viszálykodás oly természetű, mely a kormány beavatkozását igényli, az új vasútnak, vagy a területéhez tartozó fuvar-adók, kivánalmaikat inkább juttathatják érvényre, ha az állam nem bírálja saját ügyének, mint hogy ha egyik állami hatóságnak a másik részére elutasító vagy módosító rendelkezéseket kell adnia, mivel a tapasztalat által konstatálva van, hogy ily esetekben magánintézetek egyáltalán nem bírnak a tett intézkedések késleltetésére vagy megakadályoztatására oly eszközökkel, mint az állami közegek.

Bizonyítja ezt Franciaország másodrendű vasuti hálózata, hol pedig »a régi hálózat«, legalább névleg, magánvasut, de lényegileg az államvasutakhoz számítandó,

Gyakran ama szemrehányással illetik a vasut-ügyet, hogy drágán administrál és valamennyi vasutnak az állam igazgatása alatti egyesítésétől gazdálkodási szempontból kedvezőbb eredményeket remélnek, kiváltképen, ha a forgalmi intézet szervezete lehetőleg simul a kereseti intézetéhez.

Mindenesetre áll, hogy a bureaucratismus a vasut-ügy egyik legnagyobb akadálya lehet. Azért törekedének más országokban is arra, hogy az ellenőrködő állami hatóságok a vasutaknak mozgékonyabb kezelés- és gyorsabb cselekvésmódjához alkalmazkodjanak.

Ezt nálunk is be kellend majd hozni. — Time is money
Ki az idővel nem tud takarékosan élni, az egyáltalán nem tud takarékos lenni.

De ha gyorsabb ügyrend hozatik is be nálunk, akkor még csak oda jutottunk, a hol külföldi vasutak ma immár

állanak, melyek pedig üzletök megdrágulása miatt még mindig alapos panaszokat emelnek.

Ezen, a vasut-üzlet drágasága miatt gyakran emelt panasz, és annak folytán tett azon indítvány, hogy más iparintézetek példájára az administratio kereskedelmileg egyszerűen rendeztessék be, azaz, a kezelés egyszerűsítették és így olcsóbbá tétessék, bizonyos mértékig kétségtelenül jogosult; azonban a vasut-üzletnél nem lehet oly messze menni, mint más kereseti intézeteknél, melyeknél a bevételek az üzleti költségeket dusan fődözik.

A vasutak üzlete más intézetek üzletével már azért sem állítható párhuzamba, mivel a vasutak bevételei maximalis tételek által korlátolva vannak, melyek az anyagszerek áraiinak és a béreknek emelkedésével nem emelhetők.

Ide járúlnak továbbá a gyorsabb szállításmód természetével összekötött magasabb költségek, melyeknél fogva a vasuti forgalom még a hajózási forgalommal sem hasonlítható össze. Míg az utóbbinál néhány jelentéktelen intézkedés a kikötő helyeken, néhány világító ház, néhány czelep (Boye) és legfőlebb néhány vízépítmény és kotratás elegendő az üzlet biztosítására, és míg a veszély elhárítására szükséges parancsok a szócsővel megadhatók és azonnal keresztülvihetők, addig a vasut-üzletnél sok mozdonynak, rendkívül nagyszámú alkalmazottaknak éjjel-nappal minden eshetőségre készen kell állniok, s mértföldekre menő távolságban még akkor is össze kell működniök, ha kedvezőtlen időjárás vagy más körülmények a szabályszerűséget zavarják és az érintkezés távirati úton lehetetlen.

Hogy a magokban véve csekélyeknek mutatkozó kiadások nagyságát példában illusztráljuk, főlemlítjük, hogy a minden éjjeli, leginkább a vonatforgalom miatt történő, a m. kir. államvasutak északi vonalain szükséges állomási világítás közép éjjelenként 3410 láng (12,942 világítási órával) legtöbb városunk nyilvános világítását meghaladja.

Egy szegtől, csavartól vagy éktől, mely a szolgálatot megtagadja, száz meg száz utas élete függhet. A gyorsaság által emelkedett veszélyek elhárítására szükséges intézkedések azonban oly összegekbe kerülnek, melyeket más intézetek nem

szükségelnek. E mellett a szolgálattelvők felelőssége oly nagy, hogy a szolgálatot oly módon kell vinni, miszerint nemcsak minden intézkedés, hanem amaz időpont is, melyben az tételt, még hónapok lefolyása után is, konstatálható legyen.

Az ugynevezett »kereskedelmi« kezelésnek tehát a vasutnál bizonyos, nagyobb részt a menetssebesség által vont korlátai vannak, melyeken belül magánvasutak inkább vannak ama helyzetben, hogy a viszonyokhoz alkalmazkodhassanak, mint az államvasutak.

Ha olcsó üzletet óhajtunk: a jelentékeny megtakarítások csupán a menetssebesség csökkentése és a szállítási határidők meghosszabbítása által érhetők el.

A vasut-üzletet azonban az épen említett, a szállítási mód természetéből folyó, nagy kiadásokon kívül még azon költségek is terhelik, melyek oly teljesítmények által keletkeznek, melyeket a vasutaknak mások részére kell tenniök, vagy melyek céljokkal összefüggésben nem állanak.

Az építendő vasutaknak beágztatása az 1868. év előtt már üzletben állott vasutakba, az akkor fennállott építészeti igazgatóságot mindenestre némi joggal ösztönözheté az új építések bizonyos egységességgel létesíteni, hogy a vonalszakaszoknak annak idején elkerülhetlen, már akkor előrelátott csoportosítása a forgalmi irányok szerint megkönnyíttessék.

A szabvány-ügy azonban — ha a nemzetközi egyezményeken és a biztossági tekinteteken túlmegegy — az üzleti jövedelem és a tudományos előhaladás rovására nagyon tulzottan üzethetik.

Azonkívül a törvénynek avagy rendeleteknek néhány szava nagy finanziaális kiadásokra kényszerítheti a vasut-intézetet.

Az éjjeli és gyorsvonatok behozatala, a személykocsik fűtése, árnyékszékek alkalmazása a vonatokban, a statistikai adatok követelése, a szállítási adó beszedése, mind oly rendelkezések, melyek mindenestre szükségesek valának, azonban az administratióban jelentékeny összeget vettek igénybe.

Jellemző e követelményekben az, hogy azok egyáltalán nem pillanatnyi szeszélynek, vagy rendszeresen üzött kényszer-

politikának szüleményei, hanem kizárólag a forgalmi ügy természetének folyamányai.

Igy pl. a határidő-biztosítás a menetrendekben oly költségeket igényel, melyek számszerűleg nem mutathatók ugyan ki, de melyek nagyok szoktak lenni.

Czélszerű, azaz a kereskedelem és a pálya viszonyaihoz mért könnyítések által a vasutak oly összeget takarítának meg, melyek most senkinek sem szolgálnak javára.

A vasútüzlet, továbbá a posta-, finánc- és távirtda-ügy regale-igényei, valamint a honvédelemi ügy követelményei által jelentékenyen megdrágittatik, a helyett, hogy — mint annak nemzetgazdasági szempontból lennie kellene — mind-egyik saját költségeit viselné.

1874-ben csupán a Svájcban 3.014,269 postadarab és naponkint 85 hivatalnok ingyen szállított. A postakocsik ez évben 3.761,120 klm. pályahosszt futottak meg.

Eltekintve attól, hogy más hivatali ágak szolgálatban utazó közegei a vasutat ingyen használják, nagyobb pályaudvarokban a vasut-intézetektől nemcsak hivatali helyiségek díjtalan építése, hanem e hatóságok közegei számára lakások kijelölése is követeltetik.

Nevezetes e tekintetben az osztrák vasutigazgatóságoknak az osztrák kormányhoz 1874-ben intézett beadványa, melyben kimutatják, hogy a vasutak 1872-ben a posta-, vám- és távirtda-ügyből s az olcsóbb katonai menetilletékekből származó bevételi kevesebbet hozzászámításával 4.902,010 frtot, adóban pedig 7.658,593 frtot, tehát összesen 12.560,603 frtot fizettek.

E beadványban a vasutigazgatóságok egyuttal arra is utaltak, hogy más országokban a vasutintézetek sokkal kevesbbé vannak terhelve.

A magyar vasut-ügy költséges voltának megítélésénél e körülmény annál inkább figyelembe veendő volna, mivel a forgalom a magyar vasutakon aránytalanul csekélyebb; tehát kevesbbé jövedelmező, mint Ausztriában, minthogy Ausztriában 1974.³⁴ míg ellenben Magyarországon 2418.³³ lakos esik egy vasúti kilométerre, a sűrű népesség pedig tudvalevőleg a forgalom élénkségének legfőbb tényezője.

A csekély népesség és az abból folyó, a vasut-üzletet megdrágító körülmények (gyengébb forgalom, az élelmi szerek nagyobb drágasága, csekély és szegényebb középosztály, nagy bérek stb.) még ott is, hol Magyarország statistikai eredményei más országokéival egyenlőknek mutatkoznak — a magyar vasutak gazdálkodó administrációja mellett szólnak, különösen ha figyelembe vesszük, hogy a földmivelés nem nyújt annyi alkalmat üzleti utazásokra, mint az iparos országokbeli üzleti élet.

Míg ugyanis Angliában 1871-ben minden lakosra átlag $12\frac{1}{2}$ menet esett, addig a Magyarországon tett vasuti utazások olyképen oszlanak el, hogy 1874-ben — 0.85, 1875-ben pedig — 0.84 út esett egy lakosra. Ausztriában ugyanazon két évben 1.8 vasuti utazás és Németországban 1874-ben 4.6, az 1875. évben pedig 4.8 vasuti utazás esett egy lakosra.

Az előadottak forgalmi szegénységünket és ezzel a vasutaink üzletét terhelő bajokat elegendően illusztrálják.

Ama további kérdésre nézve, mely igazgatási rendszer administrációja olcsóbb? mindkét vasuti rendszer magának vindikálja az előjogot, és az ellentétes állítások indoklásául összehasonlító statistikai kimutatásokat hoznak fel, melyekben sok vasútnál még az egyes szolgálati ágak költségeit is pályá-, vonat-, és tonna-kilométerekre redukálva kimutatva találjuk.

Miután azonban az üzleti kiadások magassága, a vasút szervezetének kaleidoskopszerű különbözőségétől, a könyvelés eltérő módjaitól, a műszaki viszonyoktól stb. függ, és azonfölül sok esetben nagyobb fentartási költségek gazdálkodóbbak lehetnek, mint kicsinyek, azért az ily szemfényvesztő statistikai kimutatásoknak belértéket nem lehet tulajdonítani.

Ama kérdésben, vajjon az államvasutak avagy a magánvasutak gazdálkodnak-e jobban, elvégre mégis csak a körül fordul meg a dolog, melyik rendszer tudja háztartását jövedelmének megfelelőleg berendezni, azaz, a kiadásokat a bevételkel jobban összhangzásba hozni.

A választ e kérdésre megtaláljuk a következő táblázatban:

KIMUTATÁS

Európa vasútai kiadásainak bevételeikhez való viszonyáról 1868-ban, a francia minisztérium statisztikai hivatalának közlései és a »Z. d. V. d. E. V.« adatai szerint.

	Államvasutak			Magánvasutak			
	hossz	tiszta jövedelem kilométerenk. frankokban	a kiadások viszonyosa a bevételekhez	hossz	tiszta jövedelem kilométerenk. frankokban	a kiadások viszonyosa a bevételekhez	
a z 1868. é v v é g é v e l							
1	Poroszország	5096	20.315	48.41	5134	18.930	44.38
2	Bajorország	1725	13.548	52.21	916	18.824	39.46
3	Würtemberg	737	15.897	46.33	7	5.649	51.54
4	Szászország	775	20.752	52.65	270	32.395	47.02
5	A többi német államok	1383	13.737	51.42	554	13.063	44.89
6	Austria-Magyarország	139	10.542	39.73	6979	30.137	34.87
7	Belgium	863	19.728	59.32	2099	10.418	51.79
8	Oroszország	1827	23.603	55.99	5179	13.753	55.23
9	Svéd- és Norvégorsz.	1436	2.618	68.51	649	4.039	49.92
10	Schweitz	71	6.565	47.51	1236	11.189	51.71
	összesen :	14.032	16.963	51.96	76.869	19.249	47.38

	A kiadások viszonyosa a bevételekhez %-ban kifejezve.	1872	1873	1874	1875
		é v b e n			
1	Német államvasutak	63.25	66.30	70.17	64.68
2	Magánvasutak állami kezelés alatt	52.63	58.21	57.60	51.29
3	Német magánvasutak	52.25	58.18	59.15	54.29
4	Valamennyi német vasut	57.29	61.81	63.84	58.88
5	Oszták-magyar vasutak	49.84	50.48	53.80	52.43
6	Idegen vasutak	51.22	55.69	55.04	56.85
7	A német vasutegylet valamennyi vasutai	54.67	57.87	60.38	56.88
8	M. kir. államvasut északi vonala ..	70.50	69.20	78.70	72.70
9	M. kir. államvasut déli vonala ..	88.10	113.03	118.66	104.37
10	„ „ „ valamennyi vonalai	71.60	72.08	83.83	76.87

A fenti táblázat Ausztria-Magyarországot annál inkább kielégítheti, mivel abból, csekély terjedelme daczára, is kitűnik, hogy a mi vasutaink gazdálkodók.

Hogy azonban, e tagadhatlan gazdálkodás mellett is, vasuthálózatunk költséges voltáról panaszkodunk, azon nem csodálkozhatunk, ha figyelembe vesszük, hogy egy, tőkében szegény, csekély népességű belföld, mely kizárólag földmivelést és majdnem semmi ipart sem űz, sok, de olcsó vasutat szükségel, és még ez olcsó vasutak számára is alaptőkét oly nehezen tud szerezni.

Olcsó vasutai csak akkor lehetnek valamely országnak, ha azok üzlete vagy azok megszerzése olcsó.

Az olcsóbb üzlet egyrésztől a jó administratiótól, másrésztől a vasút kedvező helyzetétől függ.

Mínthogy azonban a fentebbi táblázat azt mutatja, hogy csak kisebb államok igazgathatják az államvasutakat olcsóbban, mint magántársulatok, azért Magyarország nagyobb terjedelme mellett olcsóbb üzletre nem lehet számítani államvasutaknál.

A vasutak kedvező helyzetétől s oly irányzásától, melynél fogva a vasut sok költség nélkül több fontos pontokat összeköt és népes vidékeken vonul át, lehetne még az üzlet olcsóságát remélni.

Egy pillantás vasúti térképünkre meggyőz bennünket arról, hogy az országnak legelőnyösebb fekvésű vasutai régi magánintézetek szilárd kezeiben vannak, és a jövőt ígérő vasutak még zsákvasutak lévén, meg kell hosszabbíttatniok.

Ha a kormány annak idején (1835—1850) az első vasutak létesítésekor az építést és üzletet önkezelése alá veszi vagy kezelése alatt tartja: a legjövedelmezőbb vonalak egy része már az állam kezében van, és a többi, lassabban fejlődő vonalaknak építése vagy beváltása annyiban jogosult volna, hogy a birtokban levő jövedelmező vasutak jó bevételei, a kevesbbé kedvező, utólag megveendő vasutak bevételeit ki-egyenlítették volna.

A mi államvasuti hálózatunk azonban főleg három magas vízvázalstón át meghosszabbított kőszén-vasutból áll, mely egészen heterogen czélokra építtetvén, a végpont helyes vá-

lasztása daczára is, a hason czélú vasutakkal nem versenyezhet, mivel mind az irányzás magasabb conceptiója, mind a nyomjelzés el van hibázva.

E fővonalhoz a gömöri hálózat, a déli vonalak és oly szárnyvonalak csatlakoznak, hogy az államvasutaknak mindig veszteséggel kell dolgozniok.

A jelenlegi államvasuti hálózat helyes és olcsó vezetése-ből tehát az üzlet olcsóságára nem lehet számítani.

Hogy tehát valamennyi vasutnak az állam kezelése alatti egyesítése által a vasuti hálózat nagyon meg ne drágítassék: a vasutak megvétele által, azok befektetési tőkájének oly módon kell alakulnia, hogy a kamatozás és törlesztés nagyon sokra ne menjen, s hogy ezen jelentékeny tényezők a díjtételeket nagyon ne emeljék, mert a tapasztalat mutatja, hogy az önköltségek fele a kamatozásra és törlesztésre fordítandó hányadból áll.

Jövedelmező vasutakat kellene tehát olcsón megvennünk!

Magyarország legfontosabb és legjövedelmezőbb vonala a Marcheggtől Verciorovára és Baziásra menő vonal.

A másodika Budapestről Uj-Szönyön át Bécsbemenő vonal.

Hogy képzelhetni e vonalaknak vagy csak az Uj-Szöny-Bécsi vonalnak is megvételét?

Azt hiszik talán, hogy Budapest-Bécs között egy harmadik vonal építésének előkészítése által az osztr. államvasutat az Uj-Szöny-Bécsi vonal eladására kényszeríthetik?

E rámutatás eléggé illusztrálja, hogy jó fekvésű vonalak forcirozott megvételére annál kevesbbé lehet gondolni, mivel az engedélyszerű föltételek az időelőtti megvételre nézve nem kedvezők.

A Magyarországbán hatályban levő engedélyokmányok értelmében az állam a szerződésileg megállapított idő lefolyása előtt a vasut beváltására csak akkor van jogosítva, ha a társulat az engedélyokmányban elvállalt kötelezettségeinek eleget nem tesz.

Miután ez csak a legritkábban fordulhat elő, azért az ily esetre nem lehet számítani, hanem a vasut megvételét vagy a beváltási határidő beálltáig — legnagyobb részt a vasut megnyitásától számítandó 30 év — el kell halasztani, vagy az

engedélyokmánytól független vételt kell kölcsönös megállapodás alapján létesíteni.

Ennek elérése végett a vasuti birtokosoknak, azaz »a b e m u t a t ó r a « szülő vasuti papirok változó birtokosainak, illetőleg a tőzsdének beleegyezését kell előnyös vételi feltételek által kieszközölni.

Ha a megveendő vasut jövedelmező, akkor a vételár a már fentebb jelzett okból nagy lesz, s ezenfölül nem csupán az eddigi jó, hanem a remélhető jobb haszon tekintetéből is magasabb vételár fog kikötettni.

Ha azonban a vasut inségben van, akkor még a csekély vételár is magas lesz, mivel éppen az ily vasutaknak — hogy a közjóért tett szolgálataikhoz mért bánásmódban részesíttessenek — Magyarország vasutainak gazdálkodó kezelése tekintetéből alárendeltebb minőségű gyűjtővasutakká kell lejebbbitetniök.

Az államnak ekképen sok rosszul jövedelmező vasutai lesznek, de hasznothajtó vasutai, melyek az előbbieknél mutatkozó hiányt pótolnák, nem fognak lenni.

Ily vasutakkal versenyezni, jobb helyzetű vasutak ellenében, senkinek sem juthat eszébe.

Még csak, a magánéletben nem ritkán alkalmazott amaz eszköz maradna fenn, hogy várassék be azon időpont, midőn a megveendő objectum birtokosa pillanatnyi szorultságban lévén, a vevőre nézve kedvező szerződést kötni hajlandó.

De még az ily esetekben is alig lehet az államnak olcsó vételre gondolnia, mivel a minimalis ígéret a beváltásra az állam részéről már ki van mondva.

A legtöbb — talán minden — engedélyokmányban ugyanis meg van állapítva, hogy az engedélyszerű beváltási határidő beálltával a beváltási ár olymódon számítandó ki, hogy a beváltás előtti utolsó hét év üzleti jövedelméből a két legkedvezőtlenebb kivéttetik és a megmaradó öt üzleti év eredményéből, az arithmetikai közép, átlagos eredményül vétetik, s ennek 25-szere képezi a vételárt.

Ezenfölül az anyagszer-készletek, ingatlanok stb. külön megállapítandó áron veendőik meg.

Ez utóbbi vételárok bármely vasutnál sem jelentéktelenek és az e czímen várható kiadások annál kevesbbé tekinten-

dők csekélyeknek, mivel az engedélyokmányok e részbeli magyarázatai nem igen világosak.

E határozmányokat azonban időelőtti vételnél azért tekinthetjük az állam minimal ígérétenek, mivel a vétel a szerződés kötésénél csak meglehetősen hosszú üzleti időszak utánra tételeztetett fel, midőn a vasút forgalma már ki van fejlődve, és a birtokosok egyideig illő jövedelem élvezetében vannak.

Annál nagyobbannak kell azonban az állam ígérétenek lennie, ha az állam a kikötött időt kölcsönös megállapodással megrövidíteni akarja, és a vasút birtokosainak nem engedtetik idő a később remélt haszon élvezésére, és azonkívül hiányzik a mérték, mely szerint a vasút jövődöbéli jövedelmezősége az évek hosszú sorából megítélhető lenne.

Míg magánemberek, ha valamely vasutat — akár az államtól, akár magánosoktól — megvenni akarnak, a legkedvezőbb időpontot, és az eladók kényszerhelyzetét bevárhatják és kihasználhatják, addig az állam a fölhozott okokon kívül még a következőknél fogva is a vételi ügyletnél az üzleti tekinteteket nem helyezheti úgy előtérbe, mint magánosok.

Az állam ugyanis az adott garanciával bizonyos összegért mint jövedelemért jótállást vállalt, s a bel- és külföldi közönség e feltétel mellett vette meg a biztosított papirokat. Ha az állam ez alapföltételt a vasuti papirok elárúsításánál egyoldaluan és alattvalóinak vagy hitelezőinek hátrányára megváltoztatni akarná, akkor kockáztatja hitelét. Vasúti-, közúti- és csatorna-hálózatát pedig nagy hitel nélkül nem építheti ki.

De ha az állam elhatározta is magát a papirokat hasonjövödelmű biztosított járadékokká convertálni, azaz a megfelelő olcsó vételtől eltekinteni, akkor még mindig nem elégité ki a vasuti birtokosok jogos és alapos igényeit, melyek abban állanak, hogy a vasút — ha jelenleg inségben van is — jövőben talán jó hasznot hozhat.

Az állam tehát a biztosított összegben, a vasutak megvétele által nem csak nem érhet el megtakarításokat, ha a papirok birtokosaitól a jobb idők reményét is meg kell vennie, vagy, mint az Németországban történt, nagyobb nyereseményért további időre jótállást kell vállalnia.

A vételár tehát nagyobb lesz, mint a vétel tárgyának momentan értéke.

A részvényeknek kéz alatti s készpénzen árfolyam szerinti megvétele talán jól üthetne ki első ízben, de ha az arra szükséges készpénz kölcsönügylet által szereztetik meg, alig ütne ki másod ízben kedvezően, mivel a részvények megvételeből várt haszon a kölcsön vett pénz költségei által legnagyobb részt fölemésztetnék.

Az üzlet napról-napra kevesebb lenne, minél inkább átlátnák a jól beavatott finanziaális körök a kormány szándékát és minél inkább megösmernék a vételnél követett eljárást.

A haszon maradványa ezenfölül ama kiadások által fölemésztetnék, melyek a megvett vasút átvétele alkalmával fölmerülnének.

A vasút elhanyagolva lévén, jobb karba lesz helyezendő, az üzleti szervezés foganatba lesz veendő, és a társulattól átvállalt kötelezettségek, szolgálati szerződések és nyugdíjigények — mind megannyi terhek — viselendőek lesznek.

De ha még fölteszszük is, hogy valamennyi vasút olcsó áron szerezhető meg, azért az ügylet következő okokból mégsem lehet kedvező.

A magyar állam a segélyre szorult vasutaknak 1876. végeig biztosítéki előlegül körülbelül 80 milliót, 4 % -os kamatozás mellett, oly föltétel alatt fizetett ki, hogy ez előlegek kamataikkal együtt visszafizetendőek, ha az üzleti fölöllegek az évenkint biztosított összegeket túlhaladják.

Miután e biztosítéki összegek a biztosított évi jövedelem kiegyenlítésére adattak, azért azok a vételárba nem számíthatók be.

E kiadott biztosítéki összegekkel tehát az állam valamely vasutat drágábban veendő meg, mint magánemberek.

Ha tehát az állam a subventionált vasutakat az engedélyokmányban megállapított beváltási határidő előtt veszi meg: a látszólag olcsó és egyszerű procedura daczára adóságot vállal magára, mely

1) nagyobb kamatozást igényel, mint a mennyit az évi biztosítéki összegek kitesznek;

2) az államnak vagy biztosítania kell a részvényesek reményét jövő, kedvező évekre, vagy magasb kamatokat kell fizetnie ;

3) az államnak továbbá a vétel idejéig a subventionált vasutaknak kifizetett biztosítéki összegek visszafizetésétől el kell tekintenie, tehát a vasutakat ez összeggel drágábban kell megvennie ;

4) jobb helyzetü vasutak megvétele a tőzsde befolyása által megdrágulna ; hogy mily mérvben, az előre nem tudható.

Alig vonható tehát kétségbe, hogy valamennyi vasutnak az állam általi megvétele nem lehet jó finanziaális ügylet.

Mint hogy az ellenkező nézet mégis nagyon el van terjedve, azért a következőkben, e kérdés illustratiójául, az állam kezében, vétel által, összpontosított vasúti hálózat activ és passiv állapotának számvázlatát mutatjuk be.

E számvázlat a legtávolabbról sem tart igényt pontoságra, mivel azon általános nehézségekhez, melyek minden a jövőre előre elkészített számításnál előfordulni szoktak, a fenforgó esetben még sok speciális akadályok járulnak.

E sokféle akadályok közül csak a leglényegesebbeket érintjük :

1) a vasut-ügy fiatal korát általában, és a mi vasut-ügyünkét különösen. A vasuti statisztika ugyanis még nem enged biztos következtetést vonni kevesebb fontos vonalak jövőjére ;

2) vasutaink oly időben (1873—1874.) kezdtek működni, mely a pénzügyi viszonyok szempontjából abnormalisnak nevezhető ;

3) vasuti hálózatunk még nincsen készen, miért is eddigi észleleteink a jövőre nézve megbizhatók nem lehetnek ;

4) az adatok a közös, államsegélyre nem szoruló vasutak bevételei- és kiadásairól, azután a subventionált vasutaknak fizetett összegek és azok 4 % -os kamatai, a mennyiben magát Magyarországot illetik, az üzleti jelentésekből nem vehetők ki eléggé pontosan ;

5) egyáltalán lehetlen következtetést vonni a vételi összegre, mivel a közönséges nehézségeken kívül, megközelítő becslés azon okból nem eszközölhető, mert még azon lényeges

körülmény veendő figyelembe, hogy a Lajtán túli kormány és a pénzpiaçz mily magatartást tanusítand ez ügy irányában.

A következő vázlat tehát csupán számpéldának tekintethető, melynek csak az a föladata, hogy a vételre nézve mérvadó tényezők befolyását, és azok egymásközi mennyiségbeli viszonyát kimutassa, és tekintet nélkül az eredmény nagyságára, általában azon körülményeket illusztrálja, melyeknek tulajdonítható, hogy a vasutak megvétele által az állam vasuti költségvetését nem mentesitené a tehertől, hanem valószínűleg az eddiginél még jobban megterhelné.

A magyar vasuti hálózat csak 1874. óta van teljesen tüzetben; azért is oly kérdéseknél, melyek az egész hálózatra vonatkoznak, csak a három legutolsó évről szóló üzleti jelentés vehető figyelembe. Ezekből, valamint Hyeronymi »Hazai vasutaink pénzügyi jövője« című igen érdekes munkájából, a következő adatok vehetők ki:

A magyar országos vasuti hálózatba befektetett tőke 805 milliót tesz ki, ebből a keleti vasutnak immár foganatba ment megvétele után még 601.5 millió tőkeösszegért megveendő a többi vasutak.

Jelenleg e tőke 37.8 millió kamatozást és törlesztést igényel, és pedig:

a) a nem biztosított és azon vasutak, melyek a biztosítékot igénybe nem veszik, évikamat-szükségletök fődözésére mintegy 16.5 milliót igényelnek;

b) az államvasutak és az államsegélyre szoruló magánvasutak állami pótlékul 21.3 »
 összesen 37.8 »

A tőke tehát a szelvények beváltása tekintetéből 4.7 % kamatozást igényel.

Az összes bevétel körülbelől 53.4 »
 » » kiadás 30.9 »
 Tehát többlet 22.5 »

Ennélfogva jelenleg a kiadások és bevételek viszonya, azaz az »üzleti coefficiens« 57.8 %; az alaptőke kamatja pedig 2.8 %.

Tegyük föl már, hogy az állam valamennyi vasut megvételét 5 év alatt keresztül akarná vinni (tehát mikor a jó vasutak értéke, az inséges vasutak subventiója és az általános forgalom még nem volna sokkal nagyobb, mint most), ez esetben a befektetési tőke minimuma következő volna :

1) a vasuti hálózat jelenlegi értéke . . .	805 millió ;
2) állami pótlékok, melyeket az állam 1876. végeig a kamatok fődözésére adott . . .	84 »
3) ugyanily állami pótlékok 1877—1882-ig	134 »
4) a szolgálat egységessége tekintetéből szükséges kiadások, és kártalanítások jövőbeli jobb haszon elmaradásáért	8 »
5) ingatlanok és az anyagszer-kezelés megvétele	9 »
összesen	1040 millió.

A fentebbi számok mindegyike szándékosan oly alacsonynak vétetett, hogy azt a vétel legbuzgóbb barátai sem vehetnék csekélyebbnek.

Hyeronymi államtitkár urnak »A magyar vasutak pénzügyi jövője« czimü érdekes munkájából kitűnik, hogy a m. kir. államvasutakra fordított 98.427,311 forint befektetési tőke 7.874,185 frttal, vagyis 8 0/0-kal kamatoz.

Ha figyelembe vesszük, hogy valamennyi vasut megvételének kölcsönös egyezkedés utján kell történnie, akkor tekintettel ama vasutak megvételére, melyek eddig osztalékot adtak, a 8 0/0 tétel nem tartható magasnak.

Hogy azonban az eddigi eljárásnak megfelelően csak oly számokat használjunk, melyeket a vételi ügylet barátai sem vehetnek alacsonyabbaknak, a vételi tőke átlagos kamatozásául az engedély-okmányyszerű 5.2 0/0-it vesszük fel.

A befektetési 5.2 0/0-kal való tőkének kamatozása 54 millió üzleti többletet igényel.

A vételi ügylet jövedelmezőségét némelyek az üzleti bevételek emelkedésétől remélik.

Hyeronymi úr szerint, átlag véve, a bruttó-jövedelmek évenként 3 % és egyidejűleg a bruttó-kiadások 0.7 %-kal emelkednek.

E szerint az eddig körülbelől 53.4 millióra rúgó bevételek 8 millióval szaporodván, évenként 61.4 millióra emelkedhetnek.

Az összpontosított vasuti hálózat bruttó-bevételei tehát 61.4 millióra tehetők.

A bruttó-kiadások is emelkednek a jelenlegi 30.9 millióról $30.9 \times 1.035 = 32$ millióra.

A kiadások (32) és a bevételek (61.4) e viszonya oly üzleti coefficientst (52 %) eredményez, mely jól administrált régi vasutaktól várható, de egyáltalán nem, csak most szervezett új államvasuti hálózattól, a miért is a m. kir. államvasutak üzleti coefficientst (64 %) kellene fölvennünk. Azonban mi a vételre legkedvezőbb számot akarjuk fölvenni, és eltekintve a szervezet drága administratív utóhatásaitól, valamenynyi magyar vasutnak ma meglevő 57.8 % coefficientst tartjuk meg, minél fogva bruttó-kiadások 35.5 millióra tehát üzleti fölösleg . . . 25.9 »

Minthogy azonban az összpontosított vasuti hálózat 1040 millióba kerülne és 54 mil. évi kamatozást igényelne, ennél fogva az államnak 28.1 » kellene a költségvetésbe fölvenni az eddigi évi 21.3 millió kamatozás helyett, azaz, az adó legalább 6.8 millióval fölemeltetnék.

A jelenlegi államsegély-összegek azon reményben fizetnek ki a vasutaknak, hogy ez összegek legalább részben jobb idők beálltával visszafizettetnek.

Ha azonban az állam birtokában van minden vasut, a vasuti költségvetés említett emelkedése annál nyomasztóbb lesz, mivel a vasuti hálózat jövedelmére fölülfizetett összegek visszafizetésére és ezen előlegek 4 %-jának megtérítésére gondolni sem lehet.

Miután az öszpontosított államvasuti hálózat aktív és passzív állapotának fentebbi leírásában minden egyes szám, nevezetesen a vasutak vételi értéke, oly magasságban jelezte-tett, minőben a vételi ügylet legbuzgóbb barátai is alig mer-nék fölvenni: azért, a megközelítő eredményre utalva, azt állíthatjuk, hogy valamennyi vasut megvétele által a vasuti költségvetés nem kevesbedhetnék.

Magyarországnak ekkor egységes vasuti hálózata volna, de ez a nagy befektetési és vételi tőke terhe alatt époly kevésbé prosperálhatna, mint nem virágozhatnak fel a jelenleg inség-ben levő magánvasutak, mindaddig, míg csak üzleti tőkék jövevényekkel és kereseti vagy o-nukkal egyensúlyban nem áll.

E drága államvasuti hálózat e mellett föladatát nem teljesíthetné, mivel nem volna képes olcsó tarifák által a for-galmat emelni, miután a tarifák, a nagy kamatok miatt, nem volnának leszállíthatók.

Ha továbbá figyelembe vesszük, hogy vasuti hálózatunk még befejezve nincs, vagyis a legfontosabb vonalakat (Buda-pest-Zimony) még előbb építeni, vagy bármi módon megsze-rezni kellene (Budapest-Bécs), hogy tehát »a vaskeresztet« Magyarországön át még előbb létesíteni kell; hogy több vas-utunkat (Északkeleti, Alföld-Fiumei) végpontjokig még meg kellene hosszabbítani, a vasuti területeket csoportosítani hogy végül a gyűjtővasutak hálózatát meg kellene kezdeni és lehe-tőleg gyorsan befejezni, akkor fölületes számítással is bebizo-nyul, hogy a vasuti költségvetés a vasutak megvétele nélkül is magasabb lesz, mint kellene.

Ha ezenfölül még figyelembe vesszük, hogy a vasut-ügy egyoldalú fejlődése az ország egyéb kultur-ágainak fejlődése nélkül, inproduktív beruházás volna, hogy például egy Salonichira vezető vasut nekünk mitsem használ, a míg termelésünk a külföldével nem versenyezhet, ha, mondom, ezt mind figyelembe vesszük, akkor bizton remélhető, hogy sem a kormány, sem a törvényhozás nem fogja az utóbb emli-tett kiadások mellett, melyek az adóérot a nélkül is nagy mérvben igénybe veszik, még a vasutak megvételét is indit-ványba hozni.

A két mérvadó tényező annál kevesebbé fogja magát az ily tervre elhatározni, mivel az előbb érintett sokkal egyszerűbb javításokkal a legfőbb bajok megszüntetve lennének. Nem fognak többé vasuti üzletünk olcsó alakulása elé akadályok gördülni.

Az üzlet olcsósága a mi, forgalomra szorult, országunkban csupán úgy érhető el, ha minden vonal, úgy a menetrend, mint a szállítási határidők, utazási kényelmek, menetsebességek stb. tekintetében, külön, természetének megfelelő individualis bánásmódban részesül.

A megtakarítások tere nagy és háladatos, ha az őszinte közreműködés nem zavartatja, és az áldozatkészség egyoldaluan nem vétetik igénybe.

A vasut-ügyben még elérhető megtakarítások tekintetében nincs szükség mindig új találmányokra, hanem inkább praktikus gondolatokra.

Valamelyik porosz vasuton a teherkocsik csapágóinak javítása által egy év alatt 29,000 tallért takarítottak meg.

Valamelyik magyar vasuton bizonyos változás behozatala által 11,000 forintot, egy másik ily eszme által 10,000 frtot takarítottak meg.

E javítások egyike sem eredt az illető intézetek főnökeitől.

A legfőbb megtakarítás mindenesetre a közegek helyes megválasztásában fog állani.

Ha azonban a vasutak megvétele mégis foganatba vétetnék, és pedig az olcsó vasutaké, akkor a bonyodalom mindinkább nőni fog, míg végül az államvasuti rendszert ugyanolyan hévvel fogják vádolni, mint ma a magánvasuti rendszert; — s elvégre az államvasutak eladását fogják sürgetni.

Már most is beláthatjuk, hogy az államvasutaknak 1855-ben történt eladása nagy, majdnem gyógyithatlan hiba volt.

E hibát fölülmulthatja még az, ha valamennyi vasut elhamarkodott megvétele által vasutaink második ízbeni eladása válik szükségessé.

IV.

A legélénkebben és leghevesebben azon okból emeltetnek panaszok a magánvasuti rendszer ellen, mivel a tarifák magasak, sokfélék és zavartak. E panaszok megszüntetése végett azt követelik, hogy valamennyi vasut megvételessék, hogy így a tarifa-szabályozási jog az államra átháruljon, mivel ez képezi tulajdonképeni okát a tarifa-ügy ellen fölhozott panaszoknak.

A vasutak joga tarifáikat megállapíthatni, azokat a különféle népszerűségi és forgalmi viszonyok szerint meghatározni és a pénzügyi viszonyokhoz képest szabályozni, azért szükséges, hogy a vasut mindig jövedelmező és tevékenységre képes legyen, mivel a nagy üzleti kiadások oly bevételeket igényelnek, melyek chablonszerű fuvarszabványok által nem eszközölhetők.

Tarifa-díjtételek megítélésénél mindenkor figyelemmel kell lenni ama körülményre, hogy a tőke kamatozása és törlesztése a vasutaknál a bevételeknek legalább felét fölemészti.

Az ily módon megterhelt üzleteknél a hely- és időviszonyokat, az üzleti jövedelemre kedvezően ható tényezőket mind közreműködésre kell birni.

Ezen kívül a gazdálkodó háztartást, mely a vasutaknál a kezelés egyszerűsítésében áll, minden mellőzhető tehertől mentesíteni kell, mi csak az által lehetséges, ha a tarifa-határozmányok részletei a kezelésével mindenkor összhangzásban tartatnak.

Ha azonban ez összhangzás az állam közbelépése által megzavartatik, az esetben nemcsak a vasutintézetek szenvednek kárt jövedelmökben, hanem a közönség a berendezések és szükségletek különbözőségénél fogva inkább lesz terhelve, mint jelenleg.

Nem tagadható ugyan, hogy a tarifa-szabályok majd minden országban a kereskedelem és ipar felvirágzására, sőt még existenciájára is nagy befolyással vannak, hogy tehát a tarifa-szabályozási jog oly hatalmat nyújt, mely, ha korlátlanul gyakoroltatik, a vasutaknak illetéktelen előnyt és a közügynek kárt okozhatna. E hatalom azonban mind a körülmények szült e követelmények, mind az engedélyokmányból folyó és egyéb

határozmányok által olyannyira korlátolva van, hogy e hatalmmal való visszaélés alig számítható a lehetőség körébe.

A vasutaknak továbbá nem lehet az üzlet chance-ait oly módon fölhasználni, mint azt a gyárosok és kereskedők tehetik. A gyorsan emelkedett anyagszer-árak és bérek csak hosszú idő után és csak lassankint vonhatók be a beszedendő illetékekbe.

A magánvasutak ellen felhozott azon panasz, hogy a tarifák nagy száma és zavartsága ötölök ered, csak annyiban állhat meg, a mennyiben a tarifák eredetleg minden intézetnél elkülönítve és saját természetökhöz képest önállóan létesítették. A csatlakozással azonban csakhamar észrevették e bajt, és önként a tarifák egyszerűsítésére törekedtek. 1868-ban a Rajnavidék és Berlin, illetve Lipcse közötti területen az állam- és magánvasutak igazgatóságai ugynevezett »tarifa-szövetkezetté« alakultak és saját kezdeményezésökből öszhangzó tarifa-osztályozást hoztak be.

Ennek következtében 1871-ben a magánvasutak részéről indítványba hozatott, hogy a német vasut-egylet területe számára, mely tudvalevőleg valamennyi német, osztrák-magyar és néhány külföldi igazgatóságot foglal magában, öszhangzó tarifa hozassék be. További beható tanácskozás után e nagy egylet igazgatóságainak többsége által az 1873. évi január 20—23-án Frankfurtban (a. M.) tartott közgyűlésen az ugynevezett tarifa-szövetkezeti osztályozás a közös tarifa alappjául elfogadtatott.

E határozat azonban majdnem kizárólag a porosz államvasutak és az elsasz-lothringi birodalmi vasutak ellentmondása folytán megdöntetett, mint a melyek csak az utóbbi országban fennálló tarifa-rendszert akarták elfogadni.

Nálunk sem lehetett az új egyszerűsített díjszabások számára egyöntetű alapelveknek a legutóbbi időben történt megállapítása alkalmával ama tapasztalatot tenni, hogy a magánvasutak ez intézkedésnek gátlólag álltak volna utjában.

A néhány ellenvetés nagyobb részt az engedélyokmányal megállapított maximal-tarifák eltérő határozmányjaiból eredt, melyek annak idején a kormány által állapítottak meg és melyeknek az engedélyezett vasutak által figyelembe kelle

vétetniök, mivel azokat mint az állammal kötött szerződésnek kiegészítő részeit, meg kelle tartaniok.

A jelenleg uralkodó tarifa-elvek megváltoztatása körüli nehézségek nem a régihez való merev ragaszkodásban állanak hanem ama megengedhető elővigyázatban, hogy a fennálló jogi alap föl ne adassék addig, míg az új nem létesült.

Ez állítás illuztrációjául egy példát hozunk föl, mely legközelebb esetleg napirendre kerülhet.

Mint a porosz államvasutaknál, ugy a magyar államvasutaknál is azt tapasztalták, hogy a személyforgalomra fordított kiadások az önköltségeket annyira fölülmulják, hogy az a személyforgalom nemzetgazdasági értékének egyáltalán meg nem felel, sőt e miatt a hasonlithatlanul fontosabb áruforgalomtól oly kedvezmények vonatnak el, melyek hazánk tevékenységi képességére nézve szükségesek volnának.

A négy személykocsi-osztály megszüntetése vagy azoknak átváltoztatása: külön kocsi-szakaszosztályra, vánkos- és padosztályra a gazdálkodás érdekében Magyarorszáiban még szükségesebb, mint Németországban, hol pedig e reductiók komoly tárgyalás alá vétetnek.

Bármily helyes ez intézkedés a kiviteli kereskedelemre nézve, azért egy magánvasut sem meri e tekintetben az első lépést megtenni, mivel a jelenlegi tarifa-elvek az engedélyokmányokban rendszeresítvék és egyszersmind az engedély tartamára állandósítvák. Ha valamely magánvasut kész volna is ama föltétel alatt, hogy a személyforgalom tekintetében a szükséges reductiókat fogamatba veheti, a megfelelő díjmérsékléseket az áruforgalomnál alkalmazni, e szándék a fennálló jogi alap feldöntése és az engedélyokmány illető pontjainak törvényes módosítása nélkül nem volna keresztülvihető.

Mindazon panaszokból, melyek a tarifa-állapotok ellen emeltetnek, azon kívánalom egyidejű kifejezésével, hogy az államvasuti rendszer honosittassék meg, azon remény sugárzik ki, hogy a tarifák az állam kezében aránytalanul olcsóbbak volnának, mint jelenleg a magánvasutaknál.

Ha azonban fontolóra veszszük, hogy az államvasutaknak ép úgy kell önköltségeiket és befektetési tőkájöknek kamatozását és törlesztését a tarifa-tételek által behozniok, mint

a magánvasutaknak : a tarifa-leszállítás csak akkor lesz észrevehető, ha az államvasutak gazdálkodására vonatkozó költségvetési tételek más bevételi források rovására kedvezőbben csoportosítottak.

»Ennek megkísérlése bármely kormánynak is módjában áll, mert az államvasutak kedvező jövedelmezősége a jó államkezelés fényes bizonyítékául szolgál«, és keresztülvitele nem nehéz, mivel a kölcsönös összehatás az üzleti kiadások, a kölcsönök törlesztése és kamatozása között a tarifák szerkezetével nem könnyen hasonlítható össze.

Ha azonban összehasonlítjuk az államvasutak tarifáit a magánvasutakéival, semmi esetre sem juthatunk ama meggyőződésre, hogy az előbbiek mindenkor és feltétlenül olcsóbb díjtételeket nyújtanak, mint a magánvasutak.

Ez észlelet bizonyítékául a IV. sz. mellékletben a m. kir. államvasutaknál és egyszersmind a tiszavidéki vasútnál, azután a belgiumi államvasutaknál és egyszersmind a Grand central belge vasúttársulatnál (Z. d. d. E. V. 1876. 97. sz.) fennálló gabna- és fatarifák grafikailag vannak előtüntetve, mire nézve még csak azt jegyezzük meg, hogy a metszők a szállítási távokat, a rendezők pedig a díjtételeket forintokban kifejezve mutatják.

Hasonlóképen nem fogják az államvasutak a különbözőzeti és kivételes tarifák alkalmazását kikerülhetni.

Minden irányban igazolatlan volna, ha a vasútintézetek megfosztatnának ama jogtól, hogy bevételeiket a díjtételek leszállítása által emelhessék.

Ha pl. *A* helységtől *B*-n át *C*-be vasút van, az *A*-ról *C*-re rendelt kocsik teljes rakományokat kaphatnak, és *C*-ben mindenkor visszafuvar is találnak, ellenben az *A*-ról *B*-re menő kocsik nem rakatnak meg teljesen és *B*-ről visszafuvar hiányában üresen térnek vissza *A*-ra, akkor a vasút önköltségei a *C*-re irányuló szállítmányokért csekélyebbek, mint a *B*-re rendeltékért, a mint az tengeri szállítmányoknál már rég el van ismerve.

Ily esetekben rendszerint az a kérdés, vajjon a kedvezményekről való lemondás elég alaposan indokolható-e, mivel *A* helységnek a különbözőzeti tarifa által lehetővé van téve,

hogy terményeit még akkor is exportálja, midőn azoknak *B*-re való szállítása magát ki nem fizeti.

Továbbá még csak az döntendő el: vajjon *A* terület vagy helység az olcsóbb díjtételekről, tehát a kivitel nagyobb lehetőségéről *B* helység kedvéért lemondjon-e?

Vagy nem inkább feladata-e *B* helységnek oda törekedni, hogy a vasutaknak lehetővé tétessék, miszerint *B*-re szintén egészen megrakott kocsikat kellő mennyiségben küldhessenek és ott elegendő viszfuvart találhassanak?

A vasútintézeteket ily esetekben nem lehet, nem szabad akadályozni abban, hogy oly forgalmakat kedvezményben részesítsenek, melyek mind magoknak, mind az illető területeknek előnyére válnak.

Csak a kormány tilthatja meg a közjó érdekében ily, a vasutnak hasznot hajtó vállalatokat; ekkor azonban kérdés, vajjon a vasútintézetet nem kell-e az elmaradt haszonért méltányosan kártalanítani?

Ugyanigy vagyunk a kivételes tarifákkal. Közutakban hiányt szenvedő vidékek követ, gyárak és kohók szenet vagy vasat olcsóbb díjtételek mellett szükségelnek, mint oly helyek, melyek a termelő helyekhez közelebb fekszenek.

Az államvasutak ily esetekben épügy kénytelenek lesznek kivételesen kedvezményeket adni, mint magánvasutak. Sőt az államvasutaknak még gyakrabban lehet alkalmok ily intézkedésekre, mert azoknak első sorban feladatuk oly forgalmakat lehetővé tenni, melyek az üzleti életre nézve kívánatosak, de kevesbbé fizetik ki magukat.

Csekélyebb értékű nyerstermények szállítása ugyanis vasúti szállítás mellett csak bizonyos határig fizeti ki magát; ha e határvonalat mindig meg akarjuk tartani, akkor kelendőségi területünk egy részét más versenyző országoknak kellene átengedni, azaz, kivitelünk egy részéről le kellene mondani.

Ez azonban csak akkor kerülhető ki, ha ily csekélyebb értékű árúkat az önköltségeken aluli áron szállítanak és az ekképen támadt kárt a nagyobb értékű árúk szállításánál magasabb díjtételek beszedése által kiegyenlítik, mely utóbbi árúk kelendősége a díj-főlemelés által nem veszélyeztetik.

Íly eszközökhoz államvasutaknak épügy kell nyulniok, mint magánvasutaknak.

Ilyképen tehát sem a különbözeti tarifák megengedhetősége fölötti viták, sem ama kérdés, vajjon az értéktarifá megtartandó-e, semmi összefüggésben sem állanak ama kérdéssel, vajjon az állami vagy a magánvasuti rendszer előnyösebb-e, és mind e kérdések egyenkint és függetlenül megoldhatók.

Épöly kevésse lehet a magánvasuti rendszert jogszerűleg terhelni ama váddal, hogy az saját érdekében az ország más kereskedelmi területeinek (pl. a középtengeri kikötőknek) érdekeit megkárosította volna.

Mindenekelőtt még nincs eldöntve, vajjon az osztrák-magyar vasutügy egyáltalán képes lett volna-e Közép-Európa forgalmára és fejlődésére oly hatalmas befolyást gyakorolni, minő középtengeri kikötőink lassankénti hanyatlásának megátlására szükséges lett volna.

Ha még felteszszük is, hogy a vasutak csakugyan képesek lettek volna a középtengeri kikötők kereskedelmi terének kiterjesztését elősegíteni: a mulasztással e tekintetben a szállítási intézeteket — melyek között államvasutak is vannak — nem vádolhatjuk, mivel csak a kormánynak van joga, hatalma és elegendő tájékozottsága egységes kereskedelmi politika üzésére, melynek valamennyi szállítási intézet magát alárendelni tartozik.

Ezenfölül már a középtengeri kikötőinket körülövező heglánczolatok configuratiójából és a csekély elővidékből, mely a kettő között van, tehát a csekély omlékkupból, mely a Karst-hegység lassan szétmálló terményeiből képződött, és a folyamok hiányából, azon következtetést lehet vonni, hogy az osztrák-magyar kikötők a kereskedelemben mindenkor csak csekély szerepet játszhatnak, és nemcsak az északi tengeri, hanem a hasonlíthatlanul kedvezőbb fekvésű Marseille, Genova és Velence középtengeri kikötőkkel sem léphetnek győzelmes versenyre, mivel utóbbiak a kikötőig nyuló omlékkúpon népes, jómódu lakossággal birnak.

Alig tehető tehát fel, hogy a kormány ez elháríthatlan körülmények ellenében küzdelembé bocsátkozott volna és

semmiféle jelek sincsenek, melyekből következtetni lehetne, hogy a vasutak tarifa-politikája a kormány intencióival valaha ellenkezett volna.

A tarifaszabályozási joggal való visszaélés fölötti panasz tehát a versenyküzdelemnek csupán ama nyilvánulásaira szorítkozhatik, melyek jelenleg a forgalom megosztása (a kartell) által meg vannak szüntetve.

Ily versenyküzdelmek újból kitörése ellen már más helyütt legjobb eszköz gyanánt a vasúti hálózatok kikerekítését jelöltük ki.

Ez összesítés, szerencsés keresztül vitele mellett, a forgalom megosztását előidézné, s ez csak csekély megállapodásokat igényelne arra nézve, hogy megférhetési állapot jöjjön létre, mely aztán a tarifa-szabályozási joggal való visszaélés fölötti panaszoknak minden alapját elvenné.

A vasutak megvétele mellett fölhozott minden érv tehát melyek a jelenlegi tarifa-állapotokra és a tarifa-szabályozási jogra vonatkoznak, helytelennek tekinthető, és föltehetjük, hogy az e tekintetben fenforgó nehézségek, ha mindkét részről megvan a jóakarát, a vasutak megvétele nélkül is megszüntethetők.

V.

A legfontosabb okok egyike, mely a magánvasutaknak az állam általi átvétele mellett fölhozatik, abban áll, hogy a vasutak segélyezése sokba kerül, hogy a vasutak nem törekednek azt nélkülözni; továbbá azt állítják, hogy a magánvasutak többsége csak névleg magánvasut, mivel azok igazgatása és szervezete sem az előnyök, sem a hiányok tekintetében az államvasutak igazgatásától és szervezetétől lényegileg nem különbözik és az intézet ügyeit époly egykedvűen intézik, mint azt az állami hivatalnokoknál föltételezni szokták.

Nem tagadható, hogy a társulati ügynek, mint minden lényeges berendezésnek, megvannak a maga hiányai és hogy a magánvasuti rendszernek megvannak a maga enfants terribles-jei.

A hollandi és angol-keletindiai társulatok alapítása óta (előbbi 1602-ben, utóbbi 1698-ban alapított) sok társas

intézet fölvirágzott, pedig csak kevesen állottak közölök tulajdonképeni birtokosuk igazgatása alatt, legtöbben közegeik által — és közöttük, sokan — példásan igazgattatván.

Egyedül a törvényhozásnak és a kormánynak lehet föladata a vasuti társulati ügyet akképen alakítani, hogy a gazdátlanság megszűnjék és hogy a vasuti birtokosok érdeklődése élénküljön.

Az osztrák-magyar vasutak legnagyobb részénél ez apathikus állapotok főleg onnan erednek, hogy nincs kilátás arra, miszerint az inséges állapotnak végét lehessen vetni.

Ha ugyanis a vasutak tetterejének a nagy kamatok terhe nem szolgálna akadályul, melynél fogva már előre lehetlenné tétetik, hogy a fokozott tevékenység díjra számíthatson; e tetterő termékenyebb lenne, mint az államvasutaké, melyek e terhet látszólag nem érzik.

A hol tehát a fáradságért díj kilátásba helyezhető, azzal a buzgalom is megjő.

Ily félig halva-születtekről azonban, melyeknek életre hozása csaknem lehetetlen, itt nem lehet szó, mert a hol az államnak pénzét feltétlenül el kell vesztenie, jobb, ha azt (mint déli vonalain) magán-emberek közvetítése nélkül veszti el.

Jelen tanulmányunkban azonban a magánvasutak alatt csak oly vasutakat érthetünk, melyek a létért való küzdelemben magukat fentartani képesek, és úgy vannak szervezve, mint magánosok kezelése alatt álló kereskedelmi, ipar- és gazdasági vállalatok.

Az államvasuti rendszerrel tehát csak oly magánvasutak állíthatók szemben, melyek szervezési elveikben az üzleti kezelés egyszerűségét és a siker bizonyosságát többre becsülik, mint az administráció azon átlátszó formáit, melyeknek az a czélja, hogy minden kezelést ellenőrizhetővé tegyenek.

A magán-vasutintézetek ez egyszerűséget az által érik el, hogy az egész kezelést amaz elvre alapítják, hogy mind-egyik közegek mindaddig bizalmat érdemel, míg azt el nem veszti, a mikor azonban megszűnik az intézet közege lenni.

E bizalom alapján a magánvasutak azon helyzetben vannak, hogy közegeiknek a gondoskodásra és cselekvésre nagyobb mozgásteret és hatáskört engedhetnek.

A hatáskör a magánvasutaknál tehát nagyobb és a főnök hatalma alárendeltjei fölött intensivebb.

Ez által érik el a magánvasutak ama nagy előnyt, hogy minden közeg a reá bizott ügyeket sajátjainak tekinti, melyekért önmaga tartozik felelni.

Majd minden siker az ő érdeme, majd minden kár az ő szégyene. Hisz senki sincs, ki őt kényszeríthetné, hogy munkáját jobban végezze, mint meggyőződése parancsolja.

Ama felhatalmazásnál fogva, melylyel magánvasutak magasabb rangú hivatalnokai bírnak, minden egyén tehetségeihez képest jobban felhasználható, mint az államnál.

Minden főnök közegei tehetsége szerint állapítja meg az ügyrendet.

Minthogy azonban minden ember leginkább azt szereti tenni, a mihez legtöbb tehetsége és ügyessége van, könnyen fölfogható, hogy a magánvasutak személyzete többet tehet, ha a vezérlő egyén a bármely administratiónál elengedhetlen ember ismerettel bír.

Hogy az ellenörködés megszűnésével nagy, minden egyes esetben számokban kifejezhető, és az előadott meghatalmazási és felelősségi rendszer által pedig még nagyobb, de számokban ki nem fejezhető előnyök hárulnak a magánvasuti rendszerre, alig vonható kétségbe.

Az államszolgálatban ellenben a hatáskörök fokozatosan el vannak határolva. Nem az egyén van jogosítva intézkedést tenni, hanem az állás, melyet az betölt. Az egyénnek a képeséget ex officio kell magával hoznia.

Minden állás azonban más-más fizikai, erkölcsi és szellemi tulajdonokat igényel.

A ki pedig mindenre alkalmas, egyáltalán semmit sem ér.

Az állami szolgálat lépcsőzetén az egyesek irányában a legkülönbözőbb követelések tételnek. Azért is nem lehet csodálni, ha vagy a képmutatás választatik a cél elérésére, vagy a rendszer visszahatása az individuum jellemére káros befolyást gyakorol.

Az ily módon főnökké elősegített hivatalnok saját nézetének folytonos megtagadása, és a mindenkori főnökök által

fömlállított dogmák változása következtében, rég elveszté ama biztosságot és szilárdságot, mely jó conceptiók felkarolására és ezek előkészítésére szükséges, és mindinkább elveszti a férfiaság azon integritását, melyből a jó eszmék keresztülvitelére szükséges szívósság ered.

Terméketlen munkák halmaza, melyek a legtevékenyebb személyzet erejét is megbénítják, rendes tevékenysége az ily főnököknek; míg ellenben a bureaucratismus által kevesbbé megtört egyének ugyanazon czélt egyszerűbben is el tudják érni.

Ezen kívül lényegesen hozzájárul még az igazgatás complicatiójához és drágaságához az állami szolgálattól elválaszthatlan központosítási rendszer.

Minden helyes szervezetben az igazgatási apparatus rendelkező és végrehajtó részei közé szükségesnek találtatik egy közvetítő közeg.

Ennek egyrésről a végrehajtó közegekre tanácsadólag és kötelességökre buzdítólag kell hatnia, másrésről pedig, mint a helyi viszonyokba beavatott közeg, a központnak fölvilágosítással, véleményadással kell szolgálnia, sürgös esetekben pedig rendelkeznie.

Magánintézeteknél a főnökök egyedül rendelkeznek a végrehajtó szolgálattal s így az alárendeltek minden szolgálati mulasztása árnyat vet a főnökre.

Állami szervezet mellett — különösen ha a központi osztályok dicsvágyó főnökei jóhiszemű előljáróik előtt munka általi elhalmozottságukkal szemfényvesztést üznek, a kirendeltségek csakhamar levélhordói szerepre jutnak; később — ilyeneknek tapasztaltatván — megtakarítási szempontból megszüntettetnek.

Az alárendelve volt végrehajtó közegek — Mentorjoktól megfosztatván — önmaguk tanácsára kénytelenek szorulni.

Nem a szervezet érdeme, ha e közegek azután idővel az intézet javainak kezelésében nagyon is kiváló avatottságot szereznek maguknak!

A vasutaknál, melyek millió utas életbiztonságáért és majdnem évenként milliardokra menő értékekért tartoznak

felelni, a fegyelem nem csekélyebb mértékben szükséges, mint a hadi szolgálatban.

Mint hivatalnoknak ép úgy kell tudni parancsolni, mint engedelmeskedni.

Ezekhez pedig, már régtől fogva, csak oly főnökök tudták alárendeltjeiket hozzá szoktatni, kik egyrésről szigorúak, de igazságosak voltak, másrésről pedig alárendeltjeik jóllétét beható gonddal megóvni képeseknek bizonyultak.

E szervezési alapföltételek elseje a jutalmazási (előléptetési) és büntetési jog gyakorlása által, másodika pedig humanus intézmények által jut érvényre.

Magánvasutaknál a közvetlen főnök hozza javaslatba az előléptetendőket, s így önmaga érzi azután annak a következményét, ha hizelkedés szülte hiúság által tévútra vezettedé magát és alárendeltjeinek képességét roszul ítélé meg!

A szivesség egy harmadik kedvéért protectiót gyakorolni, reánézve személyes áldozat és saját jó hírnevének kockáztatása.

Végül a magánvasút nem függ oly sok tényezőtől, kiknek kedvéért az intézet kénytelen volna protectiót tanusítani és ez által a személyzet szellemét, a fegyelmet és a buzgalmat veszélyeztetni.

Egészen máskint van az előléptetés az államvasutaknál.

A protectióra alkalmul szolgáló befolyás itt nemcsak a mérvadó tényezők száma és gyakori változása által többszöröztetik, hanem, az igazgatóságnak aránytalanul nagyobb függősége következtében — hol néha egy névjegy egyenértékű a kinevezési okmánynyal és a protegált egyén főnökének használhat vagy árthat — még hatványoztatik is.

Míg az előléptetésnél tett ballépések következményei magánvasutaknál joggal tulajdonittatnak a főnöknek, hasonló esetekért az állami vasutaknál alig tehető valaki felelőssé, mivel az életbeléptetési javaslatnak sok szűrőn kell átmennie.

Azért állhat be államvasutaknál a rothadt állapotot jellemző azon eset, hogy az előléptetés közlése után nem csak a figyelmen kívül hagyottak, hanem azok is, kik előnyben részesültek, elégedetlenek, és pedig utóbbiak azért, mert nem eléggé tanusítottak irányukban részrehajlást.

Ha a *protectio* csak *ceteris paribus* s gyakorlaltatik, rossz hatásai nem oly mélyrehatók; ha azonban olyanok részesíttetnek pártfogásban, kiknek képességek nincs, akkor az valóban rontólag hat.

A szakismerettel nem bíró és így jogosulatlanul előléptettek, nem ismervén a tevékenység és a feláldozó törekvés értékét, melyeknek az előléptetés alapjául rendszerint szolgáltnok kellene, tetszésben és kegyben részesítik a hízkelkedőket, rágalmozókat és képmutatókat.

Az e tekintetben finom érzékű személyzet csakhamar felfödözi ama könnyű, fáradság nélküli utakat, melyek ismeretek és a kötelesség lelkiismeretes teljesítésének fáradalmai nélkül fölfelé vezetnek.

A valódi buzgalmat és a helyes fegyelmet a magánvasutaknál továbbá azért is lehet jobban föntartani, mint az államvasutaknál, mivel az előbbieknél a szigor másként alkalmaztatik, mint az utóbbiaknál.

Magánvasuti szolgálatban a javításra irányuló büntetés egyszerűen az indító okhoz és fenforgó körülményhez stb. képest méretik ki. Tudják, hogy a panaszok a vasutak fölött ép oly sokáig fognak tartani, mint maguk a vasutak, míg a panaszok kiengesztelése másodsorban áll.

Az államszolgálatban ellenben érzékenyebbek a közvélemény iránt.

Ha a közvélemény áldozatot kíván: azt keresni, találni kell és meg kell hozni, nem annyira azért, mert *p a n a s z o k* hanem mert *p a n a s z l ó k* vannak.

Ha az intézetnek kár okoztatik — akár egy ablak, akár több kocsi törik össze — a kárösszeg a hibásak közt fölosztatik, akár nagy, akár jelentéktelen a hiba.

E rendszer nyomai mindenütt föllelhetők,

Ha a hiba azt terheli, a mit ama cumulativ elnevezéssel hogy »*de capite*« (szervezet stb.) lehetne megjelölni: a sok utasítás és szabály scilláját és a rendeletek *charybdisét* mégis valaki — legvalószínűbben a legtevékenyebb egyén — ki nem kerülheti és a vád legsúlyosabban ő rá nehezedik.

Innen ered az államvasuti hivatalnokokról rendszerint mondani szokott szójárás: »valakire háritani a felelősséget«, »magát fedezni«, és a »kezdemenyezésbeli hiány« stb.

Ha azután a büntetéseknél »bonyolultabb« esetek állanak be, a midőn t. i. a rendszer vagy egyéb tekintetek a méltányossági érzettel ellenkezésbe jönnek, akkor kikerülhetlen, hogy a fenforgó eset kedvezőbb színben tüntetessék elő, mint az kevesbbé szabványszerű szigornál szükséges volna.

Ily módon az elpalástolás és szépitgetés mindinkább nagyobb mérveket ölt.

Magánvasutaknál a kirendelt főnökök meghatalmazása magában foglalja az óvszert az ily beteg állapotok és az úgynevezett »Schlendrian«-betegség ellen.

Ezen kívül a magánvasuti főnökök ama nagyobb hatásköre azon előnnyel is bír, hogy büntetési és jutalmazási joguk hatékonyabb, mivel mindkét jog azon elvhez képest, hogy »bis dat qui cito dat« in flagranti gyakoroltatik, mi által ily cselekvények az alkalmazottak becsületére — zivatarként — tisztítólag hatnak, s annak az ok és okozat elfelejthetlen példáiul szolgálnak.

Ily fegyelmi hatalmat magánvasút-intézetek főnökei gyakorolhatnak, államvasúti főnökök azonban nem.

Utóbbiaknál a fórumok útja oly hosszú, hogy az a jutalmazás és büntetés közvetlenségét és erélyét csaknem egészen paralysálja.

Ide járulnak még az államvasutaknál ama gátló körülmények, melyekre azon közmondás: »sok bába közt elvesz a gyerek« nagyon illik.

A személyzet tetterejének nagyobb ösztönzéseül szolgál végül az, ha oly intézkedések, melyek az intézet érdekeinek előmozdítását avagy károk elhárítását célozzák, gyorsan kiadatnak és foganatosittatnak, és a személyzet nem szoktattatik ahhoz, hogy tétlenül hosszú ideig nézze, miként megy tönkre az intézet vagyona, vagy mint üttetik el az intézet előnyöktől, mivel »fölülről« még mindig nem érkezett le a jóváhagyás.

Valóban buzdítólag hat azonban a személyzetre, ha a főnök az utólagos jóváhagyás biztos reményében azon hely-



zetben van, hogy a szükséges intézkedéseket azonnal megteheti.

Ez csak oly rendszer mellett lehetséges, mely az elvi bizalmatlanságot nem ismeri, — tehát nálunk egyelőre csak a magánvasúti rendszer mellett.

De az előbb említett szervezeti elvnek másodika is, melyet szigorú de igazságos főnökök a merev fegyelem föntartása, nevezetesen az alárendeltek szükségleteiről való humánus gondolkozás végett, figyelembe tartanak, a magánvasúti rendszer mellett következetesebben vihető keresztül, mint az államvasutaknál, mivel a magánvasutak semmiféle szabványok és jóváhagyások által sem akadályoztatnak abban, hogy — jót tegyenek.

Csak azon gondoskodást és azon intézményeket kell tanulmányozni, melyeket az osztrák államvasut-társaság, a déli vasut és más magánvasutak az anyagi jóllét emelésére, balesetek enyhítésére, gyermekek nevelésére, s azon közegek sorsának javítására alapítottak, kik előhaladott koruknál fogva a nyugdíjaztatás jótéteményéből hibájuk nélkül kizárják.

A fegyelem megszilárdítására, az »esprit de corps« buzdítására és élénkítésére nézve a legfontosabb momentumok egyikét képezik a jól választott fizetési viszonyok.

Oly hivatalnokok, kiknek önfentartási és a jövő miatti gondokkal kell küzdeniök, szolgálatukra csak megosztott figyelmet fordíthatnak.

Miként szolgáljon örömmel pl. egy pénztárnok, ki 600—700 frt fizetés mellett oly pénztárt kezel, melynek forgalma havonként százazrekre rúg, ha azon folytonos veszélyben van, hogy ezreket kell megtérítenie, és e mellett connexio hiányában semmi vagy csak igen kétséges kilátása van csekély jövedelmének javulására?

Ha azonban a *conditio sine qua non* — vagyis a részrehajlatlan igazság — mellett a fizetési fokozatok rendszeresítése a szorgalomra és kitartásra buzdítólag hat, úgy a munkaerő majdnem megkettőztetik.

Azért van az angol és a jobb amerikai vasutaknak — tehát magánvasutaknak — csekély, de jól fizetett hivatalnoki személyzetök.

Németországban kiemelik, hogy a személyzet állami szolgálatban megelégedettebb, mint magánintézeteknél, mivel az államvasúti hivatalnokok tekintélye nagyobb, jövőjük biztosabb, az előléptetési jog szabályozottabb, és a fizetés jobban van fölosztva, mert magasabb rangfokozatok nagyobb mennyiségben vannak, és a fizetésben nincsenek oly feltűnő különbségek, mint magánvasutaknál.

Ez állítás azonban az alsóbb rangú hivatalok fizetései- nek időközben történt tömeges fölemelése által, módosulást szenvedett.

Azonban általában meg kell engedni, hogy a magasabb rangúak fizetése magánvasutaknál nagyobb szokott lenni, mivel ez a magánvasúti szervezetből önként következik.

A főnök a magánvasútnál sokkal inkább érvényesítheti szellemi tehetségeit, és saját kezdeményezéséből az intézetnek sokkal nagyobb hasznot szerezhethet, mint hasonrangú főnök az államvasutaknál, mint a kinek tevékenysége sok előjárójának »sok nézete« által ellensúlyozható.

Igy pl. egy magánvasút-igazgató előtt a termékeny tevékenységnek oly tág és hálás tere nyílik, hogy egy kitűnő tehetségnek lehetséges, miszerint évi 20,000 frt vagy még többre menő fizetését a magánintézetnek dúsan behozhatja, mivel működésében befolyásos irigyek által nem gátolható.

Állami szolgálatban ellenben, hol oly sok eszköz van érdemdús erők megtörésére, és a jó meggyűlöltetésére, ugyanoly magas fizetés nem gyümölcsözhet megfelelően, s mind addig nem, míg az államvasutak igazgatása nem vonatik el a »förlül- ről« eredő befolyások alól, úgy mint ez a magánvasutaknál van.

E theoretikus elmékedést, mely kevesbbé magas rangfokozatú hivatalnokokra is alkalmazható, előre bocsátván, röviden elősoroljuk a tisztai fizetéseket néhány vasútnál, mint szintén fölemlítjük a magasabb fizetések viszonyát a csekélyebbekhez és végül a személyzet felhasználásának mérvét.

E célra szolgál a jelen tanulmány végén található IV. Táblázat.

A német vasút-egylet bizonyos időközökben statistikai adatokat tesz közzé az alkalmazott közegek számáról és fizetéséről.

1874. évben jelent meg egy ily összeállítás. Azonban a vasút-intézetek különféle szervezete és az adatok egyéb tekintetekbeli bizonytalansága mellett, e táblázatokban többnyire csak maximal- és minimal-határokat lehetett kitüntetni. Ez különösen az osztrák államvasút-társaság alkalmazottjainál már a legfőbb (6000 frt évi fizetésen felül) osztálynál elkerülhetlen volt. A következő második fizetési osztályzat (1000—6000 frt) viszonyai már nem voltak számszerűleg megállapíthatók, miért is csak becslés alapján említjük, hogy e fokozat számszerint mintegy 6—15 % -át teszi ki az összes létszámnak, költségére nézve pedig 20—32 % -át az összes (statistikai kérdőpontok 231., 245., 263. és 264. szám) személyi kiadásoknak.

E táblázatból (5-ik sor) kitűnik, hogy az államvasút-társaság személyzetének fizetési viszonyai legkedvezőbbek, a magyar államvasutaknál pedig legkevesebb előnyök; továbbá hogy a legalsóbb rangúak sorsa (3. és 4. sor) a magánvasút-társaságoknál hasonlíthatatlanul kedvezőbb, mint a magyar államvasutak északi vonalain, mivel előbbieknél a csekélyebb fizetésűek száma az összes létszámnak csekélyebb százalékát teszi. A remény tehát a fizetések fölemelésére az államvasút-társaságnál és tiszavidéki vasútnál nagyobb, mint az államvasútnál, még ha eltekintünk is attól, hogy az előléptetés chance-ai államvasutaknál szolgálaton kívüli körülményektől is szottak függni.

De az államvasut-társaság jól fizetett személyzetét legjobban is felhasználja, a mint azt a 8. és 9. sor mutatja. Ez és hasonló körülményekből eléggé kimagyarázható az osztrák államvasút-társaságnál fennálló példás szolgálat.

Más országokban mindenesetre megerősítést nyer azon állítás, hogy az államhivatalnokok gond nélkül szentelhetik magokat a szolgálatnak, mert állásuk és fizetésük magassága, valamint az előléptetés chance-ai szilárd szabványok által vannak szabályozva, de ott a hivatalnoknak nem szabad előléptetést vagy jutalmazást kérelmeznie, mivel tapasztalatból tudja, hogy a főnökök legkellemesebb és legszigorúbb kötelességöknek tartják az arra érdemest — tekintet nélkül a személyre — a kiérdemelt jutalomhoz juttatni, és a kérelme-

zést igazságszeretetők iránti bizalmatlanság kifejezésének tekintenek.

A törvényhozásnál minden költségvetési tárgyalás alkalmával annyszor hangoztatott indítványok a személyek redukálása és a fizetések leszállítása iránt a személyzetre mindannyiszor leverő hatást gyakorolnak.

Míg a magyar államvasutak személyzetének minden költségvetési tárgyalás előtt kenyereért reszketnie kell : míg államvasúti hivatalnokok takarékosági szempontból elbocsáthatók, addig az államvasúti személyzet szelleme nem hasonlítható össze a magánvasutak személyzetének szellemével.

Németországban a hivatalnokok a tiszteletet államvasút szolgálatában állhatni, a fizetés aránylagos többletével egyenértékűnek tekintik, — a mi a kormány-állapotok ottani állandósága és a szabályozott szolgálati viszonyok mellett könnyen érthető.

Kétségtelen azonban, hogy megelégedett, jól fegyelmezett személyzettel jobban vihető az adminisztráció, mint kevesbbé megelégedettel.

Hogy azonban a személyzet megelégedettebb ott, a hol bizalomteljes bánásmódban részesül és irányában elvi bizalmatlanság nem nyilvánul, a hol minden hivatalnok, individuális ismeretei és előnyei szerint, méltányoltatik és használtatik, a hol fokozott tevékenységért a díj várható, a hol a hivatalnok látja, hogy jóllétéről gondoskodnak, és a hol nem uralkodik rendszeresen túlzott nagy szigor : — azt hiszem, alig vonható kétségbe.

Csak ily szervezetben lehet az intézet fölvirágoztatására áldozatkészséget, s önképzésre és kitünő példák utánzására kedvet találni.

Míg azonban a vasút-ügy nem vetköztethetik ki industrialis jelleméből, míg üzleti szellemnek kell azt áthatnia és önálló gondoskodásra és cselekvésre bírnia a legalsóbb rangú közeget is, és míg a gépezet — melynek rendeltetése, a legcsekélyebb kiadásokkal a lehető legnagyobb bevételeket elérni — nem hozható egy pontból mozgásba, mindaddig szükséges a személyzet jó szelleme és oly szervezet, melynél a gépezet valamennyi tagja egy közös célra működik közre.

Az ily szervezet csak jó magánvasutaknál lehetséges.

Azért is vannak kisebb német tartományok államvasutai akképen szervezve, mint a magánvasutak, és nagy tevékenységi képességeket különösen azon körülménynek köszönik, hogy a kormány is könnyebb, mozgékonyabb szervezetnek veté alá magát.

Ausztria-Magyarországnak az udvari kancellária, és a »német nemzetnek a római szent birodalom birodalmi kamarai törvényszékei« idejéből eredő burokratizmusa mellett javulás csak nehezen lévén elérhető, a magánvasuti rendszer előnyösebb.

Az államvasutak mellett föl szokták hozni, hogy azok arra rendelvek, miszerint képezdül szolgáljanak azok számára, kik magasabb állásokra, nevezetesen a felügyeleti hatóság közegeivé képezendők ki.

A mily helyes ez érv a theoria szempontjából, gyakorlati szempontból sok minden felhozható ellene.

A vasuti felügyelőség a vasut-ügy fejlesztése körüli magasabb feladatán kívül a vasutak eljárása fölötti felügyeletre is van rendelve. Az ellenőrzési közegek saját szemléletéből és tapasztalatából kell a kikerülendő hibák keletkezési okait ismerni.

Valamint az építési gyakorlat megmutatá, hogy a vállalatoknak a legalkalmatlanabb volt azon felügyeleti közegek ellenőrzése, kik korábban vállalkozóknál szolgáltak, mivel ez ellenőrzési közegek a vállalatok belkezelését, taktikáját és céljait jobban átlátva, akadékoskodás nélkül csak ott mondtak vetőt, a hol az építettő érdekei valóban veszélyeztetve voltak: ugy az üzletnél is ugyanoly tapasztalatra jutánk.

A vasúti felügyelőség oly közegei, kiknek korábban, mint magánvasút-intézetek befolyásosabb közegeinek, alkalmuk volt az ezen és a legfőbb hatóság közti kölcsönös viszonyt megfigyelni, a legjobban megtalálják a helyes középet a túlságos kimélet és a sok beavatkozás között.

Egy helyesen és zavartalanul működő vasuti felügyelőség jó szervezete érdekében azonban még tovább kellene menni.

Miután ugyanis a vasúti felügyelőség közegei a gyakorlati szolgálathoz nem lehetnek elég közel, hogy annak lassan-

kénti változását folyton szem előtt tarthassák; azért általában megfontolandó volna, vajjon a felügyeleti közegeknek időnkénti fölcserélése oly hivatalnokokkal, kik különbözően szervezett intézetek külszolgálatában működnek, nem volna-e célszerű arra nézve, hogy e fontos hatóságnak általánosabb és mindig korszerű szelleme legyen, melyet e hatóság különben in capite et membris el nem sajátíthat, ha egész személyzete az államvasutaktól vétetnék, s így mindenkor csak e rendszer szervezete volna szeme előtt.

A kellő szervezet alkalmazása mellett az időnként elfoglalt magánvasúti hivatalnokoknak alkalom nyújtatnék magasabb szempontokkal is megismerkedni.

A vasúti felügyelőségnek az államvasúti hivatalnokok soraiból való teljes és kizárólagos kiegészítése azonban még más hátránnyal is járna.

E hatóságnak eddigi föladatán, az ellenőrzésen kívül előbb-utóbb oly kérdések előkészítéséről és tanulmányozásáról is kellend gondoskodnia, melyek a vasúti tanács által lesznek tárgyalás alá veendőek.

Ez által a vasúti tanács alakítása iránt más országokban folytatott tanulmányok nálunk is meghonosodhatnának és csakhamar azon meggyőződésre fognánk jutni, hogy pl. a vasúti hálózat kikerekítése, a gyűjtő-vasúti hálózat rendszeres és gazdálkodó építése, a tarifa-ügyben rationalis háztartás behozatala (mely a forgalmi szükségletekkel öszhangzásba hozandó), eladósodott vasutak tehermentesítése, s több ily kérdések mielőbb megoldandók, melyek pedig administratív úton vagy a jelenlegi alakú igazgató tanácsok által a törvényhozó testület számára nem készíttethetnek elő.

Nálunk is életbe fogják tehát léptetni a vasúti tanácsot. E szervezet által a vasúti felügyelőség szervezete is változni fog, utóbbi annak szakközege lévén.

A tanácskozási anyag gyűjtése gazdag tapasztalatú magasabb felfogású férfiakat igényel.

Vajjon az államvasutak megfelelhetnek-e e követelménynek mennyiség- és minőségben saját szolgálatuk károsítása nélkül?

A vasút-ügy merev központosítása azonban rossz hatást gyakorolna az összes szakerők kiképzésére is, melyeknek a fentebb fölhozott kérdések tekintetében elfogulatlanul és előítélet nélkül kell a nagy föladatakhoz fogniok.

Nagy és gazdag országokban találhatóak ugyan még szerencsés helyzetű szakférfiak, kik függetlenül és existenciájuk fenyegettetésétől való félelem nélkül emelhetnek szót.

Kisebb, szegényebb országokban ez kevesebbé lehetséges. A ki tanulmányai befejeztével fáradságot vesz magának szakmáját valóban megtanulni, az a jutalmat vagy az életfentartásban, vagy hiúságának egy hivatal avagy cím általi kielégítésében akarja föllelni.

Hol a vasút-ügy kizárólag az állam kezében van, ott e jutalmat csak a kormány adja.

A kormány, magától érthetőleg, csak azon szakférfiakat fogja ügyeseknek és használhatóknak találni, kik neki tetszenek.

Az állam nevében természetesen mindenkor annak legfőbb szakférfiai ítélnek; azok kegyétől és hozzájárulásától függ tehát minden szakférfiúnak életfentartása és minden szakmai tisztelet és méltóság.

E hatalom tetszése után törekszik mindenki, különösen pedig azok, kiknek okuk van minden további fejtörés nélkül mások nézetét jobbnak elfogadni.

Ezek a befolyásos szaktársak nézeteit buzgalommal és türelmetlenséggel fogják hirdetni és kivíni, mivel az ellenkező nézet nekik nemcsak ildomtalanoknak tűnik föl, hanem mert az tudáskörüket kellemetlen helyzetbe hozhatja.

Ily módon válnak a mérvadó főnökök nézetei dogmákká. A tömjén kábit.

Nem csuda, ha ily magas állású urak — tisztelőik önző hízelkedésétől elkábitva — elvégre magukévá teszik ama jel-szót, hogy »a ki nincs mellettem, az ellenem van.«

Ha a szakmai erő egy pontban öszpontosul, akkor minden önálló, saját meggyőződéséből fejlődő tehetség el van nyomva.

Valódi szakmai munkálatok még sohasem eredtek egyszerű udvari jellemeiktől vagy bőbeszédű szónoktól, hanem

mindenkor azon különös eredetiséggel bíró egyénektől, kik a chablonokba nem illenek.

Egy tehetség sem lőn az állam által fölfedezve, sem a művészetben, sem a tudományban.

Az állam legjobb esetben jó hivatalnokokat nevel, kiknek tevékenysége legföljebb idegen országbeli vasúti berendezések hű másait eredményezi.

A mi vasút-ügyünk fejlődésének azonban hazánk eredeti sajátosságaihoz kell alkalmazkodnia.

E czélból jó másolókon kívül tehetségekre is van szükség, kik nem hódolva a tekintélynek, saját útaikon haladtak, hogy magokat kiképezzék és saját nézetekkel bírnak.

Ha az állam maga határoz a tehetségek fölött, az ily embereknek el kell veszniök.

Ha azonban magánvasúti intézetek is vannak, ugy több tehetség tartathatik meg az országnak.

A magyar vasút-ügynek azonban a legkülönbözőbb gondolkodásmóddal bíró emberekre van szüksége, mert nincs sem Európában, sem a többi világrészekben oly vasúti hálózat, mely nekünk minden tekintetben mintául szolgálhatna.

AZ ELLENTÉTES NÉZETEK ÖSSZEHASONLITÁSA.

A fentiekben szembeállított ellentétes nézeteknek mindegyike — ha azokat behatóan megfontoljuk — oly döntő érvekre támaszkodik, hogy az egyik vagy másik kezelési rendszer egyszerű és föltétlen elfogadása nem látszik tanácsosnak.

A közvéleménynek az államvasúti rendszer mellett nyilvántartott élénksége Közép-Európa nagyobb részében túlnyomó ugyan, de mivel az époly rögtön támadt, mint annak idején: »a vasutak versenye, fő vállalkozóság« stb. vezérszavak melletti érdeklődés, azért, a ki meggyődését az időnkint váltakozó eszmeáramlattól függetlenül akarja képezni, annál inkább kénytelen a szemközt álló okokat megfontolni, azokat valódi értékökre visszavezetni és a hazánkra nézve döntő körülményeket figyelembe venni, mivel a közvélemény 1849-ben az államvasúti rendszert ugyanoly hévvel követelte, mint 1855-ben az azzal ellentétes rendszert. Pedig egyik sem volt teljes mérvben kielégítő.

Már pedig a magánvasutaknak az állam általi megvétele avagy az államvasutaknak a magánvállalatoknak való átadása legbensőbb meggyőződésből kell hogy eredjen, és ne legyen — talán hamar muló — időáramlat szüleménye.

Az eddigiekből következtetjük, hogy az államkezelési rendszerben bizonyos mérvű állandóság rejlik, s attól lehet — nem ok nélkül — tartani, hogy az nem csak a vasút-ügy tudományos fejlődésében, hanem a forgalmi életben is érezhetővé válik.

Az államvasúti rendszer különösen oly országokban látszik alkalmasnak, melyek fejlődése már magas fokra jutott, s hol a vasút-ügynek forgalomfejlesztő befolyása már kevesebbé szükséges.

Másrészt nem hallgathatjuk el azon meggyőződésünket sem, hogy a magánvasúti rendszer kizárólagos alkalmazásánál a fúziók által nagy kezelési területekre nőtt magántőkének hatalma könnyen túlterjedhet; de másrészt az üzleti és tudományos haladás, a vasút-ügynek az ország különleges szükségleteihez való alkalmazkodása inkább a magánvasúti rendszertől várható.

Ez összehasonlításon alapul a szakértőknek ama többször nyilvánult nézete, hogy fejlődésben levő nagyobb országoknak magánvasutakra van szükségök, s a tiszta államvasúti rendszer csak akkor időszerű, ha a forgalmi élet a tökéletesség bizonyos fokát elérte.

A rendszer választásánál tehát az ország sajátágain és pénzügyi, kulturai és hadügyi viszonyain kívül még tekintetbe veendő, vajjon megfelel-e a választandó rendszer a jelenlegi és legközelebb elérendő azon stadiumnak is, melybe forgalmi életünk és vasut-ügyünk lépni készül.

Hogy pedig a vasút-ügynek lépésről-lépésre követnie kell nemzetgazdasági viszonyainkat, s hogy káros, ha az egyik tényező a másikat túlhaladja, azt Belgium példája mutatja.

Ezen, az iparban igen nagyon fejlődött és sűrű népességgel bíró ország, évszázadok óta virágzó kereskedő városaival, biztosított kereskedelmi viszonyaival kétségkívül bármely más országnál inkább érezhette magát jogosítva azon feltevésre, hogy beható elméleti és gyakorlati szakértelemmel készített országos hálózati tervezete, mely csakis az állam kezelésére volt szánva, sok évtizedekre — talán évszázadokra — czélszerű leend.

De a kereskedésnek a vasutak által megváltoztatott igényei csakhamar egyrészt a berendezéseknek — mint például a példásnak tekintett mehelni központi szertárnak — elégtelenségét és czélszerűtlenségét tüntették ki, másrészt pedig oly követelményekkel léptek a belga állam elé, melyek azt magánosoknak vasuti engedélyeket adni kényszeríték.

Noha az állam e magánvasutak üzletét később ismét átvette, mégis 1872-ig az államkezelés alatt álló vasutak hossza (1470 klm.) nem volt egyenlő a magánvasutakéval

(1794 klm.), sőt utóbbiak azokat 324 klm-rel még túlhaladták. (Weber).

Ha tehát a területi tekintetben könnyen áttekinthető, a forgalom gravitációjában határozott Belgium, mely ritka intellectualis erővel bir, eredeti vasútkezelési tervezetéről lemondani, és a vasutakkal tett túllépést jelenleg 70 millió franc évi budget-járulékkal megfizetni kénytelen (V. Z. 41. sz. 1877.): akkor annál szükségesebb volna ily drágán szerzett tapasztalatokat oly országokban figyelembe venni, melyek még fejlődő félben vannak.

A tiszta államvasuti rendszer kérdése annál nagyobb óvatossággal tárgyalandó, minthogy az épen említett kútforrás szerint a legújabb időben (1875—1877) Anglia- és Franciaországban tartott tanácskozások alkalmával az államvasúti rendszer kedvezőtlennek mondatott ki, s még a német birodalmi vasut-rendszer eszméje is, mint a mely még meg nem ért, kedvezőbb időpontra napoltatott el.

Ha már ez országokban, a hol sokkal edzettebb pénzügyi és kezelési viszonyok vannak, oly mélyen ható intézkedést — mint a magánvasutak megvétele — olyannyira megháynak és megfontolnak, mert a messzeható következmények előre nem láthatók; akkor Magyarországbán, előre látva azon a közlekedésügyünk és kereskedelmünk emelésére amugy is szükséges nagy áldozatokat, annál inkább kell kutatni, vajjon az óhajtott állapot kevesbbé életbevágó eszközökkel nem érhető-e el, vagyis a vasutak megvétele nem szállítható-e le a minimumra?

Ez óvatosság annál szükségesebb, minthogy a tiszta államkezelési rendszer tényleg csak kisebb országokban létezik, ellenben nagyobbakban (Belgiumot is beleértve) az államvasutak körül szerzett tapasztalatok még nem igen szólnak tiszta államrendszer mellett.

Másrészt a tiszta magánvasuti rendszerrel járó hátrányok sokkal ismeretesebbek, semhogy annak pártfogója akadna.

Ha már most egyrészt sem az állam-, sem a magánvasuti rendszer kizárólagos alkalmazása az ország fejlődésének előnyére nem szolgál, másrészt pedig mindkét rendszer oly előnyökkel bir, melyeket hazánk felvirágzására fölhasználni

kellene; meg kell vizsgálni, vajjon mindkét rendszernek egyidejű alkalmazása, vagyis »a vegyes rendszer« nem nyújtana-e kilátást kedvező eredményre.

E vizsgálat annál indokoltabb, minthogy az országnak elvégre közönyös lehet ugyan, hogy ki kezeli a vasutakat, de igen is érdekében kell állnia, hogy azok miképen kezeltetnek, ha ugyan az igazgatás minden fejlődési időszakhoz, melyek nagy részén hazánknak még át kell mennie, kellően alkalmazva van.

A vegyes rendszer annál inkább teendő vizsgálat tárgyává, minthogy már az eddigiekből is következtethető, hogy a vasúti kérdés megoldásánál tökéletes megelégedés alig leendő elérhető, s hogy azon megoldás biztosítja az aránylag legkedvezőbb eredményt, mely a viszonyok legcsekélyebb megváltoztatása mellett a közönség és a vasutak közt oly **megférhetési állapotot** képes fentartani, melybe mindkét fél belenyugodhatik.

Ez állapot legcsekélyebb erőltetéssel és áldozattal a vegyes vasutkezelési rendszer mellett érhető el, mert ez, legalább formszerűleg, már most is létezik, s csak kellően módosítandó.

A vegyes rendszer a megférhetési állapotot jövőre is jobban fentarthatja, mint más rendszer, mert hajlékonyabb és így módosíthatóbb.

Ha ugyanis figyelembe vesszük, hogy az üzletben levő vonaloknak a forgalmi irányok szerinti csoportosítása — részbeli megvételök és eladásuk által — a tiszta államvasuti rendszer behozatala nélkül is létesülhet; hogy egyes vasuti szakaszok bérbe vétele vagy bérbe adása által, vagy akár ideiglenes, akár végleges egyezkedések alapján, avagy a vasútüzlet teendőinek és terheinek részbeli átvétele következtében oly állapotok idézethetnek elő, melyek az államnak befolyását a vasút-ügyre úgy általában mint különösen a vasút-ügy pénzügyi viszonyainak rendezésére azon okból biztosítják inkább, mert az eszközök variációja a hatalmat fokozza: biztosan föltehetjük, hogy a vegyes kezelési rendszer jó kezekben a legmódosíthatóbb és leghajlékonyabb, s mint ilyen az ország fejlődésével mindenkor lépést tartani képes leendő.

Mielőtt azonban a vegyes kezelési rendszernek Magyarországon való alkalmazhatása iránt alapos ítéletet hozhatnánk, tisztába kell jönnünk avval, vajjon megfelel-e e rendszer azon igényeknek, melyeket hazánk vasutügyétől vár? össze kell hasonlitanunk mindazon, az állam- és magánvasutakról felhozott előnyöket és hátrányokat a vegyes rendszerrel, és meg kell állapítanunk, vajjon biztosíthatja-e ez azon megférhetési állapotot, mely a tökéletességre (annak idején talán az államrendszerre) vezető átmeneti stadiumoknak megfelel?

Vasutügyünk feladata, az ország tevékenységi képességét fejleszteni, de a vasutak költségeinek a haszonnal, melyet a vasutak az országnak hajtanak, és ehhez képest az adóerővel is öszhangzásban kell lenniök.

Végül a vasutügynek egyenlően kell haladnia a többi nemzetgazdasági tényezők költségeivel és fejlődésével, melyek Magyarország termékenységi képességének szerves fejlesztésére szükségesek.

Minthogy azonban azon többszörös fejlődési fokozatok, melyeken nemzetgazdasági viszonyainknak vasut-ügyünk segélyével át kell menniök, előre meg nem ítéltetők, és forgalmi életünk belső mozgalma (azon kevés, fentérintett fővonások kivételével), sőt még egyes területek, vasutak vagy városok emelkedése is meg nem határozható: azért a vasutügynek lehető csekély eszközökkel könnyebben változtathatónak kell lennie, mint az a két tiszta kezelési rendszer merevsége mellett lehetséges.

Miután azonban a vegyes rendszer behozatala és annak átváltoztatása oly alakúvá, minőt az ország mindenkori fejlődési stadiuma igényel, a rendelkezésre álló eszközök megválasztása mellett a legcsekélyebb mérvű pénzkiadással és a legkevesebb zavart okozó szabályokkal elérhető; ennél fogva a vegyes rendszer az ország pozitív igényeinek legjobban megfelelhetne; e mellett azonban megfontolandó volna, vajjon e rendszer hátrányai nem jelentékenyebbek-e, mint a fent tárgyalt rendszerekéi.

Azon panaszok, melyek jelenleg vasutaink ellen felhozottak, következő három pontban foglalhatók össze:

1) Az állam és a vasutigazgatóságok hatalma közt aránytalanság.

2) A vasúti hálózat drágasága.

3) A tarifaszabályok s a kereskedelmi és nemzetgazdasági igények közti ellentétek.

Majd ha a vegyes rendszert alkalmasnak fogjuk találni arra, hogy a magyar vasutügy iránt támasztott követelményeknek megfelelhessen, és a panaszok megszüntetése tekintetéből több helyütt indítványba hozott intézkedések valószínűségét elősegíthesse, csak akkor fogjuk a két tiszta kezelési rendszert joggal elvetni, és a vegyes rendszert, mint a két baj közt a kisebbiket, előnyösebbnek tekinteni, és csak akkor fogjuk feltehetni, hogy a választott a fejlődés mindenkori stádiumához alkalmazott vegyes rendszer az elérhető megférhetési állapot mindenkor fentartandja.

A VEGYES KEZELÉSI RENDSZER.

I.

Mig nincs kilátás »a versenyt ugyanazon vágányon« gyakorlatilag keresztül vihetővé tenni, addig a vágány birtokosát, a monopolum birtokosának kell tekinteni, különösen, ha ez jogositva van arra, hogy a fuvardijakat maga állapítsa meg.

Minél kiterjedtebb a birtok vagy a monopolum területe, annál nagyobbá és — mivel a hatalmasnak inkább van alkalma a hatalommal való visszaélésre — annál türehtlenebbé válik a monopolisták hatalma.

Azért is sokkal kevesbbé nyomasztó a monopolum kisebb igazgatóságok kezében, mint ha az egész vasuti hálózat vagy annak nagy része egy — és pedig akár állami, akár magánvasuti — igazgatóság kezében van öszpontosítva.

Másrészt gyakorlat útján szerzett tapasztalatok beigazolták, hogy a vasutak feladatak tudatával csak akkor manipulálnak és virágoznak, ha részökre specziális forgalmak jelöltetnek ki.

Ez érvelések visszaemlékeztetnek bennünket az 1848. évi országgyűlés azon felejtetlen határozatára, mely szerint az ország vasutai az ország szivéből sugárosan annak határai felé építendőek.

Ha e sugarak mindegyike külön igazgatóság kezelése alatt áll, ugy azok mindegyike egész erejét e forgalmi irány fejlesztésére fogja fordítani és e törekvésben beékelt közbeeső tagok által nem fog akadályoztatni.

Azonban e vasútigazgatóságok mindegyike monopoli-zálni fog.

De ha a vasutak legnagyobb része az ország szívében végződik, tehát a vonalnak legalább egyik vége messze kiterjedés ellen biztosítva van, vagy az intézet érdeke Magyarországgal össze van fűzve: az igazolatlan elirányítások végetti coalitíók legnagyobb részt meg vannak hiúsítva. Ha továbbá a magánvasutak közé néhány államvasút-vonal is kiépítettik, oly módon, hogy előbbieket netaláni túlkapásai a szükséghez képest az utóbbiak verseny-intézkedései által meggátoltatnak, vagy a fővárosi összekötő vasút ügyes manipulációja által ellenőrizhető, akkor a kormány sokkal inkább lehet azon helyzetben, hogy a kereskedelem és forgalom fejlődését és felvirágzását előmozdíthassa, mint a két tiszta rendszer mellett.

Meg kell engedni, hogy a pénzügyi katastrofával beállott kiábrándulás azon tapasztalatra vezetett, miszerint a részvényügy dús forrása levén az erkölcsi és pénzügyi visszasságoknak, alkalmat nyújt az időnként ismétlődő krízisekre, mivel a társulat felelőssége kifelé, az ellenőrzés magában a társaságban, valamint kívülről is csupa illúzió.

E baj a részvény természetében rejlik.

A kísérletek, melyeket különösen Angliában nagy számban tettek, egyáltalán nem nyújtottak reményt arra, hogy a részvényügynek solidabb alapja leend.

A nagy pénzeszközök szükséglete azonban sokkal nagyobb és elodázhatlanabb, semhogy a részvényügy addig nélkülözhető lenne, míg annak gyógyítása eléretik, mivel a »bemutatóra« szülő részvények a pénzszerzésnek leghatékonyabb eszközét képezik.

A részvényeket tehát szükséges rossznak kell tekinteni, s a törvényhozásra kell hagyni, hogy a maga részéről mindent elkövessen arra nézve, miszerint a baj megakadályoztassék.

A magántőke a kormánynak még akkor is rendelkezésére álland, ha annak felhasználása az eddiginél pontosabban kijelöltetik, és a spekulatív köre az eddiginél jobban korlátoztatik, ha továbbá gondoskodva lesz arról, hogy a társaság papírja mérsékelt, de biztos járadékot hozzon, azonban egyáltalán ne legyen alkalmas tőzsdei nyereszkedésre.

A jelszó: *Clara pacta, boni amici*, mindenkor megmutatja a helyes irányt. Az állam a vasutvonalak tanul-

mányozását eddig az engedélyesekre hagyta, és ez által lemondott nemcsak a műszaki felsőbbbségről, hanem a vasut költségeinek, értékének és jövőjének ismeretéről is.

Ha az állam elhatározza magát a vasutak tervezetét — még a magántóknak átengedendőket is — saját közegei által tanulmányoztatni mind műtani, mind kereskedelmi tekintetben: a kormány az engedélyezendő üzlet beható ismerete mellett a vasut tevékenységi képességének és jövedelmezőségének, valamint az engedélyezési feltételeknek präcisirozásával példát fog adhatni arra, hogy az engedélyre vonatkozó tárgyalások nem hazardjátékok.

E nyomozások alapos felvilágosítást fognak nyújtani az iránt, vajjon a tervezett vasut az állam által építtessék- és kezeltessék-e, vajjon az építés és üzlet, vagy csak az utóbbi engedessék át magánfeleknek, vajjon az egész üzlet, vagy annak csak egy része (a fuvarozási szolgálat) bizassék-e magániparra.

A sokféle combinatiók, melyek itt lehetségesek, mind megannyi hatalmi eszközei a kormánynak. Alkalmazásuk az időviszonyokhoz képest módosulni fog.

A kormánynak ily eljárás mellett mindenkor lehetséges lesz, a pénzszerzési ügyletnél a túlkapásokat észrevenni, és azon eszközökkel, melyeket a vegyes rendszer nyújt, meg is gátolni.

A vegyes rendszer az államvasuti rendszernél inkább alkalmas a tőkében a vasuti hálózat befejezése és annak üzlete iránt érdeket kelteni, és e mellett kikerüli a tiszta magánvasuti rendszerrel egybekötött azon hátrányt, hogy a tőke mint concentrált hatalom a kormánnyal szemközt áll.

Ha az ipar expansiv tetterejének alkalmas módon szilárd cél van szabva és tevékenységének határai meg vannak jelölve, akkor a tudományos versenynek s a jobb utáni törekvésnek is kellő tér nyílik. A nem igen nagy vasuttermékek azok vezetői által jól át fognak tekintethetni, egyik vasut a másiknak buzdító példának szolgáland, a nélkül, hogy a szomszéd vasut oly versenytársnak tekintetnék, melyet minden áron le kell küzdeni.

Ha azután még a magánvasutak között az államvasutak czélszerűen vannak elhelyezve, akkor az egymásra való kölcsönös hatás mindkettőnek fentartva marad.

Valamint a magánvasutak az államvasutak szomszéd-ságánál fogva saját érdekeik tekintetében magokat mérséklék, époly kevésbé fognak az államvasutak nehézkességben és az észszerű gazdálkodás hiányában szenvedhetni.

A vegyes rendszer továbbá még más eszközt is nyújt a kormánynak, hogy befolyását a vasutügyre észrevétlenül és kényszer nélkül érvényesíthesse.

A vasut tevékenységének nagy része — nevezetesen a nemzetközi forgalmak létesítése — a szövetkezeteknek, azaz bel- és külföldi vasutintézetek egyesülésének köszönhető, melyeknek sikerült tanácskozás és kölcsönös érintkezés útján a szállítmányokra nézve oly utasításokat és határozmányokat megállapítani, melyek a különböző, gyakran ellentétes állami szabványok helyébe lépve, arra vezettek, hogy szállítások ott is lehetségessé váltak, hol a szomszéd államok ellentmondó határozmányai az egyöntetű eljárásnak útjába állottak.

A magánvasutak hajlandósága az érdektársakkal való szövetkezésre, s a helyesnek és jónak kölcsönös eszmecsere általi megállapítására sokkal alkalmasabb oly kosmopolitikai kötelékeket létesíteni, melyek mint a kormány közegei — melynek tévednie és a felvilágosításokat kívülről szereznie nem szabad — a náluk fennálló szabványokhoz ragaszkodva, concessiókra nem hajlandók. E concessiók azonban szükségese-
sek, ha a szövetkezetek jótékony intézményét tovább fejleszteni kívánjuk.

E mellett nem tagadható, hogy ily compromissumok az állam felügyeleti jogát többé-kevésbé érintik. Joggal utaltak ennél fogva azon dilemmára, mely előtt az állam e tekintetben állhat.

Ha azonban az állam gyakorolja a tarifa-szabályozási jogot, vagy ha az ország több államvasutai mint egyen-jogúak részt vesznek a tanácskozásokban, eszmecserekben és a határozathozatalban, úgy a kormány — az odiosus rendeleti út mellőzésével — mintegy észrevétlenül gyakorolhatja befolyását a határozatokra, vagy saját nézeteit feltűnés nélkül

módosíthatja és a megállapodásokat akkép irányozhatja, hogy azok a kormány szándékával ne ellenkezzenek.

Wagnernek a vegyes rendszer ellen felhozott azon ellenvetése: hogy az nem tekinthető ideális rendszernek, hogy az nem létesít állandó állapotokat, hanem versenyt idéz elő az állami- és a magántőke között és elvégre is a magánvasutak felemésztésével végződik, azon különösen fejlődött államokra vonatkozhatik, melyekre előadása leginkább kiterjeszkedik, de Osztrák-Magyarországra nézve a vegyes rendszer melletti érvelésünket még inkább megerősíti, mert nekünk nem ideális és állandó, hanem forgalmi életünk fejlődési stádiumának megfelelő kezelési rendszert kell kívánnunk. Jelenleg még nem kell tartanunk az állami tőke túlerejétől, s ha ez állapot annak idején esetleg beállana, a kormány is eléggé gyakorolt lesz azon önmegtartóztatásban, hogy a magántőke fenmaradását a szükséglethez képest kimélje. Ha végül a tökéletesség azon pontja állna be, miden az államvasúti rendszer nálunk is előnyvel alkalmazható, akkor annak könnyebb lesz a magánvasutak lassankénti megszüntetése által azt életbe léptetni.

Ha az állam vagy valamennyi vasút birtokában van vagy egyet sem bir kezelése alatt, úgy a vasút-ügy fölötti minden panasz a kormány gazdálkodása illetőleg hanyag ellenőrzése ellen irányul. Ha azonban a vegyes rendszer áll fenn, úgy majd az államvasutat, majd valamely magánvasutat éri a rosszálás és végül a különböző vasutak összehasonlításából azon következtetést vonják, hogy ideális állapot soha el nem érhető.

Ez állapot a kormányra nézve annál fontosabb, mivel a vasút-ügy irányában támasztott igények a kényelemmel emelkednek.

»A közönség e vágyódása nem szünnék meg, sőt inkább csak kezdődnék, mihelyt a kormány lenne a vasút-ügyben előforduló viaszás állapotok egyetemes orvosa.«

Minden, a vasút által nem érintett, vagy állomásokkal, vagy vonatokkal gyéren ellátott vidék a kormány ellen panaszkodnék; míg a vegyes rendszer mellett mind a közönség, mind a vasutigazgatóságok a kormányt méltányosnak és részrehajlatlan bírónak tekintik.

A vegyes rendszer továbbá a két tiszta rendszernél alkalmasabb arra, hogy az intézetek netaláni rendkívüli eshetőségeknek ellentállhassanak. Pénzügyi krízisek esetén minden önállóan igazgatott vasut csekélyebb erőfeszítéssel fog a rohamnak ellentállhatni, és a kormány egyes különösen fenyegetett vasut-vállalatoknak inkább nyújthat segédkezet, mint ha az államnak — vagy néhány vasut, vagy az összes vasuti hálózat veszélylyel fenyegettetvén — az összes panique-nak kellene ellentállania.

Ha a vegyes rendszer akkép van szervezve, hogy az állam részéről a tarifa-szabályozási jog meg van óva: akkor az a legalkalmasabb is a szomszéd államok tiszta államvasuti rendszerének a mi viszonyainkra gyakorolt, s talán ok nélkül félt hatásai ellensúlyozására.

A vegyes rendszernek hajlékonysága és fejleszthetősége ugyanis minden esetben lehetővé teszi az adott viszonyokhoz a pillanatnyi hiányokhoz és nehézségekhez való alkalmazkodást, és a nagy államvasuti komplex nehézkes mechanismusa ellen a legalkalmasabb ellensúlyt képezi.

Habár a vegyes rendszerről a tiszta államvasuti rendszerre való átmenetel lehetősége akkor is legalább oly nagy lesz, mint jelenleg, de épen ez eshetőség szempontjából birna becssele a vegyes rendszer fentartása.

II.

Azon régi katonai alapelv fontossága, hogy »a lábbal kell az ellenséget legyőzni«, vagyis hogy akképen kell marsoltatni, miszerint az ellenség (vagy szám- vagy helyileg) mindenkor megelőztessék, nagyot emelkedett, mióta a vasutügy mindinkább fejlődött, és az újabb hadászat oly jelentékeny haladást tett.

Meglepő menetek már régebben is döntő hatással voltak.

A vasutakon azonban hasonlíthatlanul gyorsabban lehet marsolni, hasonlíthatlanul hirtelenebb lehet tömegesen ott megjelenni, a hol a döntés koczkája elvettetik.

Miután ez alapelvet mindkét fél lehetőleg megfontolandja, azért az előny annak részén leend, ki a vasutak által j o b b a n tud marsolni.

Ezt azon sereg fogja a legjobban tehetni, mely a hadászat és a vasut-ügy legujabb tapasztalatait ügyesen egyesíteni és kihasználni tudja.

Tehát szakadatlanul a j o u r lenni mindkét szaktudomány haladásának napi állása tekintetében, s a mindkét irányban nyert eredmények kölcsönös kihasználása, — ezek a föltételek egy esetleges hadjárat sikeres megoldására.

Lehet-e pl. valamely utasítást az 1870. vagy 1872. évből jelenlegi vasuti viszonyainkra alkalmazni?

Elegendő-e ma is a vasút műszaki szereire az akkor előirányozott készlet?

Hiányzó rakodókat szükség esetén lehet építeni, mozdonyokat és kocsikat lehet venni vagy kibérelni, de a hivatalnoki személyzetben felmerülő szükséglet nehezen fődözhető, mivel a meglevő személyzet háború esetén még inkább nélkülözhetlen saját helyén, ezenfölül kikölcsönzött vagy más irányban huzamosb ideig elfoglalva volt személyzet az előtte ismeretlen vonalon olyan, mint az ujoncz a remonte-on.

Ugy látszik, mintha e tekintetben a vasutak tevékenységi képessége a katonai nyilvántartási és kiegészítési berendezésekkel még jobb öszhangzásba volna hozható.

Ugyanazt tapasztalhatnók a felszerelés stb. tekintetében is.

Nem tagadható, hogy azon sok szolgálat, melyeket a vasutaknak csekély díjért vagy díjtalanul a had-, posta- és távirda-ügy, valamint a pénzügyi igazgatás részére tenniök kell, vasuti körökben bizonyos félelmet keltett; azonban ez a tanácskozási tárgyak megfelelő kezelése mellett annál könnyebben eloszlatható volna, mivel egyrészt a lovagias tapintat, másrészt a hazafiság, mint az összehatás hatalmas emeltyűi, megvannak és már gyakran igen üdvös szolgálatot tettek.

E tudományos érintkezés egységes kezelés mellett kevesbbé ösztönző leend, kevesbbé öleli fel a kérdés minden részét, mint ha a háború esetére megállapítandó rendszabályok iránt a békében folytatott tanácskozásokban való részvétellel több egyenrangú igazgatóság hivatik meg.

Ép a legutóbbi időben tapasztalhatták az illetékes katonai körökben, hogy valamely kérdés több oldalú megvilágítása annak csak tisztázására és vasutszerű megoldására vezet.

Ha már ki lesz kerekítve a vasuti hálózat, akkor a vegyes rendszer a katonai követelményeknek legalább is úgy megfelel, mint az államvasuti rendszer.

III.

Azon fényes remények, melyek a hazai vasut-ügybe helyeztetek, csak szerény mértékben teljesedtek be. A földtermények nagy mennyisége e vasutaknak dús jövedelmet, a fuvaradóknak olcsó tarifát látszott nyújtani, s azért szavazták meg a biztosítéki összegeket minden vonakodás nélkül, mert feltételezték, hogy a vasutak az államsegélyt csak csekély mérvben és csak rövid ideig fogják igénybe venni.

E várakozások ellenében elégtelen forgalom, üzleti hiányokkal való küzdelem és a hiányok következtében magas tarifák állottak be.

Azon tapasztalatra kellett jutni, hogy a vasutak a biztosítéki összeg 84 %-át még éveken át igénybe veendik.

A csalódás nagy volt, a hibát a kezelési rendszerben vélik föllelni, és majdnem kizáró szívóssággal remélik, hogy a bajon az államvasuti rendszer által segítve lesz.

Ha azonban elfogulatlanul vizsgáljuk vasutaink hiányait, akkor azon meggyőződésre kell jutnunk, hogy a bajoknak a kezelési rendszerrel kevés vagy semmi közök sincs.

Vasuti hálózatunk drága és nem bír elég tevékenységi képességgel, mivel:

- 1) vasúti hálózatunk nincs egészen kiépítve;
- 2) a vasúti területek nincsenek kikerekítve;
- 3) a gyűjtő-vasúti hálózat még nem létezik; és
- 4) mert vasúti berendezéseink hazai viszonyainkhoz nincsenek alkalmazva.

Megkíséreljük megvizsgálni, vajon e panaszok megszüntetésére egyáltalán szükséges-e a rendszerváltoztatás, s hogy azok a vegyes rendszer mellett nem szüntethetők-e meg.

ad 1) A vasuti hálózat kiegészítésénél, azaz új vonalak építésénél és a meglévőknél természetes végpontjokig való meghosszabbításánál irrelevans az, vajjon az állam egyedül vagy magánvállalatokkal együttesen eszközli-e e kiegészítéseket, feltéve, hogy utóbbiaknak hatáskörük tisztán ki van jelölve.

ad 2) A vasuti területeknek a közlekedésügyi feladatok szerinti kikerekítése mindenestre feltételezi egyes vonalrészek megvételét vagy fuzióját, sőt talán egész vasutak megvételét is. Miután azonban a vegyes rendszer mellett a kormánynak bizonyos vonalrészek megvételén kívül még más módok is rendelkezésére állanak, azért a vegyes rendszer minden más rendszernél alkalmasabb lehet a kikerekítésre.

ad 3) A gyűjtő-vasúti hálózat, mely Oroszország kivételével sehol sem szükséges oly kiterjedésben, mint Magyarországon, csupán a magántőke közreműködése által jöhet létre.

Az általános adóerőnek, azaz az államnak csak másodszorban áll érdekében e hálózat létesülése, mivel a haszon túlnyomólag helyi és egyes községeknek, területeknek, vagy egyes érdekelteknek válik előnyére.

Az állam rendszerint az előmunkálatokkal megteszi a magáét.

Hogy az állam minden egyes vonalnál mennyire érvényesíti befolyását, mennyire terjeszti hozzájárulását és közreműködését, azt esetről-esetre határozza meg; hogy azonban a vegyes rendszert főleg a gyűjtővasuti hálózat érdekében fenn kell tartani, az eddig mondottakból kétségtelenül kitűnik.

ad 4) Valamint a magán-, úgy az állami háztartásban is annak szabályozásánál a főfeladatot a bevételek szaporítása és a kiadások kevesbitése képezi.

Az előbbi tekintetében az 1) 2) és 3) pont alatt mondottakban elég eszköz van felhozva, melyek a vasutak jövedelmeinek szaporítására alkalmasak.

A vasutak bevételeinek további emelkedése egyrésztől, és másrésztől a kereskedelem — tehát az adóerő — emelkedése, a tarifa-ügy természetesb szervezete által volna elérhető, mire később visszatérünk, s mire nézve meg fogunk

győződni, hogy ez intézkedés a vegyes rendszerrel nagyon is megfér.

A sziklát azonban, melyen ugy a magán- mint az állami háztartásban a gazdálkodási szándékok hajótörést szoktak szenvedni, »a kiadások kevesbitése« elvének keresztülvitele képezi, mivel az lemondásokat követel.

E lemondások nemcsak a kormány és a vasutak, hanem a közönség részéről is szükségesek, hogy vasutügyünk pénzügyi viszonyainknak megfeleljen és ne képezzen fényűzési kiadást.

A kormánynak az ügymenetet egyszerűbbé és gyorsabbá kellene alakítania. — Vasutaknál az idő pénz! ezt már eléggé tapasztalhattuk.

E mellett a kormánynak a vasutügyre való befolyása burokratizmustól menten és liberalis módon volna kezelendő.

A kormánynak végül közegei választásánál el kellene magát határozni arra, hogy a képességet előnyben részesítse.

A vasutigazgatóságoknak ellenben — akár állami, akár magánintézetekéi — a vágyról »nagyvasutnak« látszani, a különállásról, a féltékenykedésről, melyeknek gyakran az a céljuk, hogy feltűnőkké tegyék magokat, le kell mondaniok. A díjazások és könnyítések iránti igényeiket csak tényleges tevékenységöknek megfelelőleg kellene irányozniok, és a közönségtől csak oly mérvben kellene áldozatot kívánniok, minőben szükséges. — Azon vasutintézeteknek továbbá, melyeknek jövedelme azt meg nem engedi, azon figyelmekről és áldozatokról, költséges berendezésekről, mint pl. drága menetrendekről, fényűző kocsikról stb. le kellene mondaniok, melyek a vezérlő főnöknek a hatalmasak kegyét és kitüntetését meghozzák ugyan, az intézetnek azonban igazolatlan költségeket okoznak.

Végül azon vasutaknak, melyeknek a közönség kényelme tekintetében hozott áldozatai a bevételekkel nem állanak arányban, önként bele kellene nyugodniok a lejjebbitésbe, melynek ily csekély jövedelmű vonalakra nézve »további rendelkezésig« előbb-utóbb ki kellene mondatnia; habár e lejjebbités az éjjeli-, sőt a naponként közlekedő vonatok megszüntetését vonná is maga után.

A közönségnek bele kellene nyugodnia azon megszorításokba, melyek előbb-utóbb behozandók lesznek a végből, hogy vasutaink háztartása kellő egyensúlyba legyen hozható. A közönségnek tehát, úgy az ország, mint a vasutak szerény pénzügyi viszonyaira való tekintettel, bele kellene nyugodnia abba, hogy a személyforgalomnál minden, Magyarországra nézve igazolatlan, fényűzés megszüntettség, és abban kellene vigasztalást találnia, hogy egyrészt a vasutakon kívüli és azokat pótló közlekedés sem a legkényelmesebb, és míg Magyarország nem lesz népesebb, nem is olcsóbb; másrészt a személyforgalomban történő megszorítások tekintetében abban kellene a közönségnek vigaszt találnia, hogy a vasutak tevékenységi képessége a Magyarországra nézve sokkal fontosabb t e h e r f o r g a l o m r a fordítottatik.

A kereskedelmi világnak bele kellend nyugodnia abba, hogy csekélyebb forgalmú félreeső vonalrészekeken hosszabb szállítási határidők, hetenként (a hét bizonyos napjain) közlekedő személy- és tehervonatok csekélyebb számban, hosszabb menetidők, heti vásári vonatok legyenek, bele kell nyugodnia az éjjeli vonatok megszüntetésébe stb., szóval, meg kell szoknia a kényelmetlenséget ott, a hol nincs nagy forgalomról szó.

A kereskedelmi világnak azzal kellene vigasztalódnia, hogy ezen a mellékvonalakon kívánt áldozatok egyrészt az ország pénzügyi viszonyaihoz egyenes arányban állanak, másrészt pedig a nagyobb forgalmú vonalak élénkítése által behozatnak, melyek közvetve a mellékvonalakra is befolyással vannak.

Hazai vasutainknak tehát bevételei mindenesetre emelhetők, kiadásai pedig kevesbíthetők volnának, csakhogy e tekintetben valamennyi érdekeltnek áldozatkészségére van szükség.

A kormányra ez irányban azon nagy feladat vár, hogy minden erőt a cél felé irányozzon; és e mellett úgy szellemi, mint pénzügyi tekintetben a magánipar közreműködése sem lesz nélkülözhető.

Azon eszközök megjelölésénél, melyek az üzleti kiadások leszállítására czéloznak, a kezdeményezés rendszerint a magánvasutakat fogja illetni, az államvasutak pedig — ha jól kezel-

tetnek — a határt fogják kijelölni, a meddig az intézkedéseknek terjedniök szabad.

A kormány a két egymás mellett fennálló rendszer megfigyelése által intézkedéseiben mindig kellő mértéket tarthat, a nélkül, hogy az intézeteket avagy a közönséget nagyon túlterhelné.

Miután tehát a már fennálló vasuti hálózatnak sem teljes kiépítése, sem kikerekítése, sem a gyűjtővasutnak létesítése valamennyi vasut megvétele nem igényli, miután a gazdálkodási rendszabályok, melyek az üzleti kiadások kevesbitésére és a kereskedelemnek szükségesebb kedvezményekre czéloznak, a vegyes rendszer mellett inkább elősegítettnek, mintsem megnehezítettnek, miután végül, mint már fentebb is volt alkalmunk konstatálni, valamennyi vasut megvétele egyáltalán nem lenne kedvező, hanem inkább igen hátrányos pénzügyi ügylet, ezeknél fogva azt kell következtetnünk, hogy vasutaink jelenlegi hiányai a vegyes rendszer segélyével egyszerűbb, az eszközök választásában különbözőbb, tehát olcsóbb módon megszüntethetők, mint valamennyi vasut megvételeének merész művelete által.

Bizonyossággal feltehető tehát, hogy az adóerőnek nagy mérvű igénybevételével szemben, a mely vasutaink pénzügyi rendezését valamennyi vasut megvétele nélkül is követeli, sem a kormány, sem a törvényhozás nem fogja magát elhatározni a tiszta államvasuti rendszert már most életbe léptetni, a midőn még sok és sürgősebb kiadások teendők az ország fejlődésére.

A kormány feladata az említett reformokat a még rendezendő vegyes rendszer fentartása mellett és valamennyi vasut megvétele nélkül keresztülvinni, mindenesetre sokkal fáradságosabb, és a kormány idejét és türelmét sokkal inkább igénybe veszi, továbbá a lassanként elért, alig feltűnő javítások körüli érdeme nem fog oly félyben mutatkozni, mint a vasutaknak a kizárólagos államkezelés alatti központositása esetében. Miután azonban Magyarország pénzügyi viszonyai nagyszerű műveleteket nem engednek, azért pénz helyett fáradság, türelem, mások nézete iránti kimélet alkalmazandó.

E fáradalmas, de hazafui feladatok mellett a kormánynak törekednie kell a két egymás mellett fönnálló, egymást kölcsönösen kiegészítő és ösztönző rendszer felvirágzását előmozdítani, és az egyensúlyt a kettő között fentartani. Egyes vasutak individualisálása által lehetővé fogja tenni, hogy életképes vasutak fennállásukat kiküzdhessék.

E mellett az államvasutak próbául és mértékül szolgálólandanak annak meghatározására, mennyire terjedhetnek a sinlődő vasutaknak nyújtandó kedvezmények.

E kedvezmények, valamint következő körülmény alkalmat nyújthat a tarifa-szabályozási jog lassankénti elérésére, mely csak a kormányt illelheti meg.

A vasutintézetekkel a vasuti területek kikerekítése iránt folytatott tárgyalásoknál alkalom nyujtathatnék a biztosított vasutaknak az állam iránti adóssági viszonyaik lassankénti szabályozására.

Az évenkénti biztosítéki összegek és azok 4⁰/₁₀-os kamatozása ugyanis oly magasságra emelkednek, hogy a kilátás a visszatérítésre évenként mindinkább kétesebbé válik.

Az állam vesztesége évről-évre bizonyosabb és nagyobb és az engedélyezett vasutak mindinkább elvesztik a reményt az adósság terhétől szabadulni és végre valahára rendeltetésükhöz képest nyereségre dolgozhatni.

Azon indítvány keresztülvitele, hogy a gordiusi csomó a vasutak megvétele által oldassék meg, nem csupán a vasutak drága megvételénél és a már kifizetett segélyösszegek visszahozhatlan veszteségénél fogva volna költséges, hanem azon okból is nagy anyagi kárral volna összekötve, mivel a magyar vasuti papírok eddigi birtokosai reményeikben csalódva, bizonyára nem vennének többé magyar részvényeket.

Azonban nekünk még gyakran lesz szükségünk részvényeinknek, és pedig sok vevőire.

A már jelenleg magyar vasuti papirokban elhelyezett tőkének tehát nem szabad kedvét szegni, hanem lehetővé kell tenni, hogy, habár korlátoltabb téren, fokozott tevékenységének díját megkaphassa.

Másrészről azonban a biztosítékot nyújtó államnak a vasut-ügy fölötti hatalma egyedüli hatékony óvszerét — a

tarifa-szabályozási jogot — magának biztosítania kell, és évenként meg kell tudnia határozni, hogy mily arányban kell az adóerőnek és minőben a vasut használnának a vasut-ügy összes költségeihez járulniok.

Habár a mindkét czél egyidejű elérésére szolgáló eszközök választását a megvitatásnak még szabadon kell hagyni, azért mégis feltehető, hogy a kérdés kielégítően megoldható, mivel ugyanily czélok elérésére irányuló analog tervek kivitele elé nehézségek nem gördültek.

Lajos Fülöp uralkodásának utolsó éveiben a csekélyebb tőke könnyebb hozzáférhetősége által törekedtek a vasút-építést előmozdítani.

Az állam létesíté az alépitményt, a társulat pedig csupán a felépitményt és a járműveket.

Tehát a munka felosztása a szállítási (vontatási) szolgálatnak a vasúti szolgálat egyéb ágaitól való elválasztása által.

Azonban a pénzügyi körök elismert nagy befolyása III. Napoleon alatt és a »monopolium szervezése« könnyen érthetőleg e tervnek véget vetettek.

Az Ausztriában legutóbb volt pénzügyi krízis idejében, a vasuti építés újjászervezése és a vasutak rendezése végett Platte Ágost úr, a Kronprinz-Rudolfsbahn főfelügyelője által indítványba hozatott, hogy az ország valamennyi vasutai szállító társulatot képezzenek és az állammal a tarifákat a meglevő statistikai adatokból mutatkozó önköltségek alapján állapítsák meg.

Jóllehet, Magyarországnak a vasut-ügy iránti igényei e terv főczéljával nem igen egyeznek meg, mert a magántőke koncentrált hatalma a már előbb említett nehézségeket idézné elő, mindazáltal az e tanulmány keretébe nem tartozó részletek mégis érdekesek és jogot adnak azon feltevésre, hogy analog eszközök a munka felosztására a vasut-ügyben Magyarországnak is sikeresen alkalmaztatnának.

Elvégre Poroszország az 1877. évi augusztus 11-ki törvénnyel a Berlin-Drezdai vasút elsőbbségi kölcsönének kamatbiztosítékát 22.940,000 márka erejéig bizonyos feltételek alatt (az 1877. február 5-ről kelt szerződés) átvette, minél fogva a

kormány az üzlet vezetését (kir. vasútigazgatóság) a társulat veszélyére átvállalja, s a közgyűléssel és annak kebeléből választott »felügyelő tanácssal« a részvénytőke vagyonát kezeli.

E tervek mindegyike a munka megosztását célozza az állam és a részvényvállalat között: a midőn t. i. az elsőbbségi tőke kamatozása és a tarifa-szabályozási jog az állam részére; a műszaki üzlet és a részvénytőkéről való gondoskodás pedig a magánipar részére jut.

A mi céljaink és viszonyaink figyelembe vételével következő megoldás volna lehetséges:

Az állam átvállalja a vasuti kölcsön kamatozását és törlesztését a magas-épitmény, a felépitmény és a járműtelep kivételével, s teljesíti a közönség irányában az összes kereskedelmi (szállítmányozási) szolgálatot. Csupán kisebb állomásokon, hol a szállítmányozási és a forgalmi szolgálat ugyanazon hivatalnok által végeztetik, felelős, kárpótlás mellett, a szállító társulat.) A szállítási tárgyak mozgásának (üzleti ellenőrzés, statistika) legbehatóbb ismerete, és idővel a központi leszámolás, az állam közegeinek kezében van, kik e tekintetben rendszerint alkalmasabbak, mint a magánközégek.

A szállítási társulatnak ellenben csupán a maradék részvénytőke kezeléséről, a magas-épitmény, a felépitmény és járműtelep, pályaelzárások fentartásáról, kamatozásáról és törlesztéséről, valamint a műszaki üzletről kellene gondoskodnia, hová a forgalmi, pályafentartási és műhelyi szolgálaton fölül még a raktári és visszkereseti szolgálat is számítandó.

E teljesítményekért a szállító társulat a kormány által a tényleg továbbított szállítási egységek szerint időszakonként fizettetnék.

Az állam tulajdonát képező vasúti objectumok fentartásáért a szállító társulat külön évi átalányt kapna. Ellenben a kocsibéreket, fekbéreket, rakhelybéreket, birságokat, távirdai bevételeket stb. közvetlenül a közönségtől szedné be.

Az évi fizetés minimalis magassága a már reducałt üzleti tőke engedélyezett kamat magasságának kell hogy megfeleljen.

A kormány által felállított tarifák szerint befolyó üzleti bevételek ellenben az állami pénztárakba folynának.

A tarifák számszerű meghatározásánál tehát a kormánynak mind a szállító társulat fizetését, mind saját kereskedelmi szolgáltatának önköltségeit, és a szállító társulattól átvett befektetési tőke-hányad kamatozását és törlesztését is számításba kellene vennie.

Miután utóbbi hányad előreláthatólag hosszú évek során át a bevételek által nem lesz fődözve, azért a kormány amaz eddig nem élvezett előnyben részesül, hogy a subventio magasságát maga határozhatja meg, minthogy a tarifákat és az adójárulékot megfelelő egyensúlyba hozhatja.

Hogy a tarifák megállapítása- és változtatásánál a szállító társulat indítványai lehetőleg figyelembe vétetnek, az csak az állam érdekében állhat, továbbá rendszerint jó lesz az is, hogy a kormány az intézet által tervezett tarifát csupán az állami pótlékokkal (a tőke kamatozása stb.) emeli feljebb és aztán jóváhagyja.

Ha a nehezebben megszerezhető magánvasutak közé néhány ily szállító intézet besoroztatik, akkor az állam befolyása az ország tarifa-ügyére biztosítva van, a nélkül, hogy valamennyi vasutat tulajdonába át kellene venni.

A vasút-ügy haladása, a forgalom fejlődése gazdagon gyümölesözne így ott, hol az állami szolgálat gyümölesöt alig hozhatna. Egyszerűsítések és javítások hozatnának be ott, hol az állami szolgálatnak ilyeneket elfogadnia — talán valamely főnök egyedüli ellenmondása miatt — nem szabad.

Ezen és hasonló megoldási módok fölött helyesen tett kísérletek megmutatnák az utat, melyben a vasút-ügy munkafelosztása eszközölhető, vagyis egyrésről a már felvett tőkének lehetőség nyujtathatik a szerzésre, másrésről pedig az állam részére a tarifaszabályozási jog megóvathatik.

Ily módon kiterjeszthetné az állam befolyását az országos vasutak nagy részére lényeges áldozat nélkül, tehát hasonlithatlanul csekélyebb eszközökkel, mint minő a vasutak tömege megvétele volna, biztosithatná a maga részére a befolyást a nehezen megszerezhető vasutakra.

Hogy a kormány ily törekvései ellen sokkal több ellenmondások fognak tétetni, mint annak idején a kocsiür-rendszer ellen, az előre látható, mivel az értéktarifa-rendszernek az utóbbi behozatalával kapcsolatos mellőzése csak a tarifa-szabályozási jog korlátozását vonta maga után; míg a vasúti szállítás teendőinek felosztása a tarifa-szabályozási jogot jelentékenyen megrövidítné és a vasutak befolyását és hatalmi állását korlátozná, mi sem a magán-, sem az államvasúti igazgatóságoknak nem volna kellemes.

E heves ellenmondás daczára elvégre is hasonló intézményekre fognak törekedni azon államok, melyek fináncziális erejükkel gazdálkodni akarnak és államot az államban nem tűrnek.

IV.

Ha a vasúti üzlet önköltségeinek tanulmányozásánál a vasúti szállítás természetét a tarifaszervezettel összehasonlítjuk, önkénytelenül azon következtetésre kell jutnunk, hogy az önköltségek a természetszerű tarifa-szerkezetnek csak kevés és igen egyszerű feltételeket szabnak elő, melyeknek megtartása szükséges, hogy minden teljesítmény az anyagszermennyiségnek és munkának megfelelően fizettségű.

Ha tehát a jelenlegi tarifa-szerkezet elvei rendszeretleneknek és zavartaknak jeleztetnek, az nem a dolog szükségességéből ered, hanem más mellőzhető körülményekből, melyek egyáltalán nem gátolják, hogy a gazdálkodás a vasútügyben természetszerű tarifa-rendszer által kedvezőbbé alakíttassék és a vasutaknak lehetővé tétessék azon feladatok teljesítése, melyeket az ország a vasutaktól elvárni jogosítva van.

A vasúti szállítás természete, azaz önköltségei, a tarifák szervezete tekintetében következőket igényelnek:

1) Miután a befektetési tőke kamatozása, törlesztése és az üzlet zavartalan vitelére szükséges eszközök megújítása átlag a bevételek felét igénybe veszi: e tényező minden bevételnél megfelelően figyelembe veendő.

2) Miután a gyorsabb szállítás sokkal nagyobb költséget okoz, mert ez drágább biztonsági és egyéb berendezéseket igényel, azért ezen körülmény számításba veendő, és az ártéte-

lek oly formán állapítandók meg, hogy a személyszállítás utáni bevételek és költségek a teherszállítás utáni bevételek- és költségekkel megfelelő arányban álljanak.

E mellett a nemzetgazdaságilag csekélyebb értékű tárgyak az önköltségek arányához képest szabandók meg, úgy hogy a teherszállításnak és kiviteli kereskedésünknek azon nagy összegek fentartathassanak, melyekre annak szüksége van arra, hogy a külfölddel versenyezhesen.

3) Miután a szállítási tárgyak át- és felvétele, valamint azok leadása — tehát a szállítmányozás — az összes üzleti költségeknek $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{5}$ -ét képezi, tehát — Perrotval egyetértőleg — a tulajdonképeni vontatási költségek a hosszegység tekintetében oly csekélyek, hogy rövid távolságokra eszközendő szállítások csak különös feltételek alatt jövedelmezők, és a vasúti szállítás előnyei csakis hosszabb távolságoknál jutnak érvényre. Ezen fontos körülmény a vasúti szállítás tevékenységi képességét nagy mérvben emeli, és lehetségessé teszi, hogy a differenciál-tarifák általánosabb alkalmazása által azok merevsége és tápereje elenyészessen.

A szállítmányozási és vontatási költségek közti arány lehetségessé teszi, hogy — egyéb gazdálkodási berendezéseken fölül — az öv- vagy lép c s ö z e t e s tarifa behozassék.

E tarifa a távolságok tekintetében csak kevés árkülönbségeket tartalmaz, mi által a kezelés, a leszámolás és ellenőrzés sokkal egyszerűbb lehet.

A menetjegyeket ugyanis, épúgy mint a bélyeg- és levéljegyeket, nyilvánosan árusítanak el, minek következtében az állomásokon levő személy-pénztárak és azok számadásai fölöslegessé válnának. Ugyanily mérvben volna az árúpénztár-kezelés és annak ellenőrzése egyszerűsíthető.

E föltételeknek kell hogy megfeleljen a tarifa-szerkezet, ha azt akarjuk, hogy kevesbbé kedvező vasutak is rendezett háztartással birjanak és a kormány költségvetései mindinkább csekélyebb segélyösszegeket foglaljanak magukban.

Hogy e föltételek mellett egyszerű és tiszta tarifaszervezet, az értéktarifa épúgy, mint a kocsfür-tarifa megállhat, és hogy azok csupán a tarifa-tételek magasságában volnának eltérők, a mondottakból eléggé kitűnik.

Jelen tanulmányunkban csupán annak megvizsgálására szorítkozunk, vajjon valamely ujonnan létesítendő természet-szerűbb tarifarendszer valósulása feltétlenül követeli-e a két vasúti kezelési rendszer kizárólagos közreműködését, vagy pedig a kormány ugyanazon intenciói a szabályozott vegyes rendszerrel is keresztül vihető-k-e.

Ha a kormány az ügy nemzetgazdasági horderejét fölismerve, és figyelmen kívül hagyva a cél nélkül mások költségén olcsón utazni akaró közönség panaszolkodását, magát elhatározza a természetellenes tarifa- és vasuti állapotok gyógyításához fogni, akkor, önként érthetőleg, csak a magánvasutak magatartása körül fordul meg a dolog.

Minden újítás ellenállásba ütközik, mit a kormány annál inkább tapasztaland, mivel önmaga volt az, a mely igényeiben mindinkább eltekintett a vasuti szállítás természetes saját-ságaitól és ezenfölül az engedélyszerű maximalis árakat teremté, melyek fennállásának mind fölfelé, mind lefelé kérdésbe kell jönnie.

A forgalom hiányával küzdő vasutak rendezésére egy-résről, másrésről pedig a kereskedelem emelésére czélzó természet-szerű tarifarendszer behozatala, önként érthetőleg, valamely itt nem részletezhető compromissum leend a theoria között, melyet az önköltségek előírnak, és a praxis között, melyet figyelemre méltó érdekek kimélete követel.

Az ily tarifa-rendszer behozatalánál a vasutaknak egy-résről kedvezmények engedélyeztetnek, másrésről pedig áldozatok követeltetnek tőlök.

Ha az áldozatok az előnyökkel nem állanak megfelelő arányban, akkor nemcsak a magánvasutak, hanem még az államvasutak is — míg nekik ellenkező »par ordre« elő nem szabatik — megtagadják az újítás elfogadását.

Ha azonban sikerül a tanácskozásokra illő alapot találni: még az engedélyokmányok kétoldalú változtatása is keresztül vihető.

Akkor csak a kormány követelményeinek mérvétől és az annak rendelkezésére álló eszközöktől függ, hogy a vasút-intézetek beleegyezésével a törvényhozás útján az engedély-okmányok akként módosittassanak, hogy a vasutak monopo-

liuma fölötti valamennyi panasz tulajdonképeni forrása — azaz a tarifaszabályozási jog — többé-kevésbé határozott alakban a vasút-társaság kezéből az államéba menjen át.

Lényegileg elősegítenék e törekvés az által, ha az eljárás a birodalmi tanácsban képviselt országok kormányának beleegyezésével és hozzájárulásával vétetnék foganatba.

A tarifák eddigi története Ausztria-Magyarországban semmiképen sem ad jogot arra, hogy egyes vasutak a reformtervezettel szemben állhatatosan elutasítólag tartsák magokat, ettől annál kevesebbé lehet tartani, ha a bevétel egyidejű emelése szóba hozatik; ha azonban egyik vagy másik vasut a kikerekítési és reformterveknek ellenszegülne, az elszigeteltség következményei az ellenkezést csakhamar megtörnék, vagy azon kivételes eset állana be, midőn a tarifaszabályozási jog kisajátítása — vagy magában, vagy a vasuttal együtt — jogosultnak mutatkozik.

Azon kérdés fölötti fenti elmélkedésünkben, vajjon valamennyi vasut megvétele tényleg szükséges-e, azon megállapodásra jutottunk, hogy az addig figyelembe vett bajok megszüntetése a vasúti rendszerrel semmi összefüggésben sincs, s hogy tehát az állami és a magánvasuti rendszer együttes fennállása, a jelenlegi, de még szabályozandó vegyes rendszer fentartása mellett keresztül vihető, mivel valamely sinlődő vasut megvétele époly kevésbé változtat a vegyes rendszeren, mint valamely jövedelmező vasut kisajátítása, hanem csupán az állam- és a magánvasutak közti számszerű viszonyt módosítja.

Jelen fejezet záradékául tehát még constatálhatjuk, hogy a tarifa-ügyben mindenesetre várható változtatások tekintetében a vegyes rendszer gátat nem képez.

V.

Az egységes rendszer előnyeül különösen kiemelik, hogy annak létesítése által azon nagy bajok megszüntetnek, melyek a vasúti területeknek sokszoros egymásba szakadásából erednek.

Valóban alig lehet forgalmi intézeteink természetszerű fejlődését remélni, míg Jablunka-Ruttka, Kassa-Miskolcz,

Budapest-Czegléd, Budapest-Székesfehérvár, Zágráb-Károlyváros, stb. vonalrészek a határos vonalak teljes felvirágzását mesterségesen lekötik.

A forgalmi területek kikerekítése és az a szerinti munkafelosztás kikerülhetlen, ha sok áldozatba fog is kerülni.

Ha a forgalmi feladatok ezen felosztását a kormány maga eszközzi, úgy a cél, habár nem csekély áldozattal, aránylag rövid idő alatt és a kormány tervének megfelelően fog elértetni. Ha azonban az állam az áldozatokat sajnálja, úgy a mű, jóllehet lassan, de mégis létesül; csak hogy az nem fog egynémely vasúti papir megsemmisülése nélkül — tehát a magyar hitel károsulása mellett — a magánintézetek által létrejönni, és akkor csak a véletlennek köszönhető, ha a vasuti hálózat azon kívánalmaknak megfelel, melyeket e tekintetben az ország és a kormány táplálnak.

A kikerekítés épen természetes szükség, mely előbb-utóbb létesül, mivel létesülnie kell.

Ha e kikerekítés az állam befolyása alatt előbb, vagy a magánvasutak önségélye által később létesülni fog, azon visszasságok, melyekkel most a magánvasuti rendszert e tekintetben terhelik, egyenlően meg fognak szünni, akár az állam egyedül, akár magánvasutakkal együtt birja akikerekített vasútterületeket.

A kereskedelemre, valamint az adminisztratív gazdálkodásra nézve tökéletesen irrelevans lehet, vajjon mindezen intézetek egyedül az állam kezében vannak-e, vagy hogy utóbbi a birtokot magánalapokkal megosztja-e.

Mindkét esetben egyenlően nagy lesz a megtakarítás, a nélkül, hogy az államvasuti rendszer alkalmazása e mérvet felemelhetné.

A vasutaknak kizárólag az állam kezelése alatti egyesítése, mint minden más országokban, elkülönített igazgatóságokat fog igényelni, melyeknek kezéből a szolgálat sérelme nélkül csak kevés ügy mehet át a központi igazgatásba.

Hogy mily csekély volna a megtakarítás az igazgatók fizetésében az igazgatói állások reductiojánál, kiténik azon körülményből, hogy az valamennyi igazgatói állás megszünte-

tésével, valamennyi közös üzleti kiadásoknak összesen alig 1.3^o/_o-át tenné, és soha egészen meg nem takaríthatnák.

E specziális igazgatóságok területeik kezelésének kimutatása és az ellenőrzés végett önálló könyvelést, a forgalmi mozgalmakról, kocsik- és egyéb gazdálkodásról önálló nyilvántartást tartoznak vezetni, épen úgy, mint minden önálló magán intézet.

Ha egyik vagy másik szolgálati ágban az ügyeknek egy központban való összpontosítása által néhány hivatalnok egyrészről megtakaríthatnák is, de ezen összpontosítással másrészről beállana a munkafelosztás szükségessége, mi époly sok új munkaerőt igényelne; mert egyáltalában minden nagyobb üzlet áttekintése és ellenőrzése követeli, hogy a legcsekélyebb teendő is egyöntetűbben, chablonszerűbben végeztessék. Az állami ellenőrzés nehézkes menetét itt nem is akarjuk említeni.

Ez állítás megerősítésére vizsgálat alá vesszük a vasúti hálózat jelenlegi feldaraboltságából eredt panaszokat egyenként és megnézzük, vajjon a kikerekítés előnyei a kizárólagos államkezelés által emeltetnének-e.

Akár kizárólagos birtokában van az államnak a vasúti hálózat, akár együttesen bírja azt magánvállalatokkal, a szomszéd intézetekkel a forgalomra vonatkozó mindennemű kérdések egységes kezelése végett folytatott tárgyalások a vasutak kikerekítése által kevesbítettnek ugyan, de még az egyik államvasuti igazgatóságnak is érintkezésbe kell lépnie a másik államvasuti igazgatósággal, mivel a kérdések részleteit csupán a központban nem lehet és nem szabad behatóan tárgyalni.

A kikerekítés folytán az önálló könyvvitel és a saját háztartás minden tekintetei a kezelési teendőket az igen reducált határállomásokon kevesbiteni fogják; de viszont valamely hiányzó árúnak számadását vagy egy eltört kocsialkatrészt valamely államvasuti igazgatóság a másiktól époly kevésbé hajlandó akadálytalanul átvenni, mint jelenleg az idegen vasutak.

Az árúk átrakodásai mindenesetre sokkal ritkábban fognak előfordulni, mint jelenleg, azonban erre a magyar magánvasutak is már rég törekednek. A német vasút-egyletben és

az igazgatói értekezleteken a kocsibér leszállítása, a természetben való kiegyenlítés behozatala stb. iránt többször tett indítványok erről elég világosan tanuskodnak.

Azon calamitás, hogy a járművek üresen térnek vissza, a kikerekítés által némileg enyhítettik ugyan, azonban akár kizárólag az államvasutak, akár egyidejűleg magánvasutak javára vitessék az keresztül, e baj — minthogy az az áruforgalom természetében fekszik — sem az államvasúti, sem a magánvasúti rendszer által teljes mérvben meg nem szüntethetik. A mi vasutaink ugyanis többet exportálnak, mint behoznak, és a kivitel ideje nem esik mindig össze a bevitel idejével.

Ha a kikerekítés beható tanulmányozás alapján vitetik keresztül, a vasut-intézetek közötti surlódásoknak és a szállitmányok elterelésének a legrövidebb vonalokról önként meg kell szünniök. Az árúk és kocsik leszámolása is egyszerűbb lesz, azonban az illetékek bérmentesítése és átutalása a mostanihoz képest ugyanoly munka-kevesebbet igénylendő, akár állami, akár magánintézetek állanak kölcsönös leszámolásban, mivel minden intézetnek szakszerűen kell üzleti eredményeit kimutatni.

A kikerekítés a határállomásokon a közös pályaudvarok részére és azok szolgálatáért járó bérek és történő közös teljesítmények mennyiségét mindenestre a minimumra szorítja, de két szomszédos vasutintézetnek a rájuk bízott vagyont, a mozdonytól az olajkorsóig, saját és önálló elszámolás alatt kell tartania, akár állami, akár magánvasutak azok. Nagy vérmesség volna azt remélni, hogy két államvasuti igazgatóság között a nagylelkűség és előzékenység tovább terjedne, mint idegen vasút-vállalatok között, mert mindegyiknek a maga részére kell gazdálkodnia; és ha mindkettőnek van kilátása közreműködés által gazdálkodási előnyöket elérhetni, úgy magánvállalatok gyakran még gyorsabban tudnak meggyezni, mint állami intézetek.

Nagyobb városokban közös pályaudvarok alakítása, mit némelyek az államvasuti rendszer előnyeül szoktak felhozni, annak bizonyára a legritkább esetekben sikerülhet. Legalább a Berlinbe beágazó elkülönített államvasutak a nehézségek

nagyságát igazolják. Hasonló nehézségek Budapesten és Bécsben is halomra dönthetnének ily eszmét.

Épöly kevéssé remélhető, hogy a vonatok menetrendjeiben valami jelentékeny megtakarítások érethetnének el, ha az állam egyedül kezelné a vasutakat. Ha ugyanis a vasutaterületek a forgalmi irányok szerint el vannak különítve, azok mindegyikének érdeke a nélkül is egy igazgatóság gondjaira fog bízni, mely azután saját érdekében törekedni fog a forgalmat élénkíteni, mi gyakran előnyös csatlakozások által elérhető.

Valamennyi vasutnak az állam kezelése alatti egyesítésétől továbbá nagyobb állandóságot remélnék a kereskedelemben, mely a vasúti építések rögtöni félbeszakításáig úgy a vasutak megnyitása, valamint a verseny által gyakran folyton változó ingadozásban szenvedett.

Ha a vasúti hálózat jól és gondosan kerekítettik ki, és annak továbbépítése e művel öszhangzásban folytattatik, akkor az áruk elterelésének meggátlása csak kevés intézkedést igénylend.

Mindezekből következtethetjük, hogy a vasutak kikerekítése nemzetgazdasági szükséglet, melyet elmulasztani nem szabad.

Egyidejűleg azonban azt is megállapíthatjuk, hogy a kikerekítés előnyei változatlanul ugyanazok lesznek, akár egyedül az állam által, akár magánvállalatok közreműködésével fog a vasúti hálózat a kikerekítés után adminisztráltatni.

Az államvasutak mind Ausztria-Magyarországban, mind a német birodalomban oly főnökök által szerveztettek és jelenleg is olyanok által vezéreltetnek, kik tapasztalataikat nagyobb-részt magánvállalatok szolgálatában szerezték, a miért is a szolgálati szokások egyelőre részben még kereskedelmiébbek és mozgékonyabbak, mint az állami kezelés alatti egyéb iparágaknál. — Azonban ezen főnökök is mindinkább simulnak az állami szolgálat formáihoz, a felülről eredő nyomás lassanként mindenkire hatást gyakorol és azon ember rugója, ki szokva volt gyorsan cselekedni, elvégre eltompul.

E lassan haladó, de bizton előrelátható változás, nemcsak egyeseknél, hanem az egész hivatalnoki karban foganatba fog menni.

Igy lesz lassanként az egész vasutintézet állami intézette.

Minél bonyolultabbá és terjedelmesebbé válik azután valamely igazgatási szervezet, annál több mérvadó főnökök gyakorolnak befolyást az intézkedésekre. Azon közmondás, hogy »sok bába közt stb.« mindinkább alkalmazást nyer, a személyzet a következetesen vezérlő gondolatokat többé nem ismerheti föl, lanyhul a buzgalomban, és elvégre a büntetési rendszer árnyoldalai által okulva, csupán a formát és látszatot iparkodik megóvni.

A tapasztalat megmutatá ugyan, hogy hasonló szellemű intézetek, hosszabb ideig fenn tudták magokat tartani, míg végre valamely véletlen a belső rothadást váratlanul fölfedezé.

Miután azonban a mi vasutainkra nemcsak közönséges, hanem abnormalis feladatok és erőfeszítések várnak, míg forgalmunk teljesen öszhangzó gépezetté válik, miután továbbá az összes személyzet buzgalma és áldozatképessége még nagyon is igénybe fog vétetni, azért a gyengülés és egykedvűség elharapódzásának még idejekorán elejét kell venni.

A képesség minden feladat részére megfelelő egyént találni, azaz mindazon tulajdonságokat ismerni, melyek minden betöltendő állásra szükségesek, és az emberismeret ritka és fontos adománya, melynek segélyével helyes választás eszközölhető, egy személyben, kinek érzéketlennek kell lennie a hizelgés sokszoros támadásai ellen, bátornak kell lennie, hogy soha igazságtalant el ne kövessen, oly ritkán egyesül, hogy merésznek tűnik föl, az anyagszer választását azon egyetlen géphez, mely Magyarország forgalmának ellátására van hivatva, egyetlen egy személyre bízni.

Miként szerezheti meg magának oly nagy vasúti complex vezetője a szükséges személyismeretet, ha elhatározásait többszörösen átszűrt jelentésekre és előterjesztésekre kell alapítania, s ha az alkalmazandó közeget soha sem látja, s még kevesebbé figyelé meg a szolgálatban?

Az ez irányban elkövetett ballépések a vasútintézeteknek sok munkát, sőt pénzvesztéséget és kiadásokat okoztak, melyek az elemi események és egyéb nagyobb szerencsétlenségek által okozott kárt jelentékenyen fölülmúlták.

De ha a legjobb esetet teszszük is föl, hogy t. i. a kormány megtalálja azon ritka embert, ki beható szakismerettel, s elég erővel bír a hizelgésnek ellenállani, kinek van bátorsága a nepotismussal — mely voltaképen őt magát fenyegeti veszélylyel — szembeszállni, és a mellett tárgyilagos emberismerettel bír, és tudja az államvasuti rendszer gyengéit egyidőre külsőleg észrevehetlenül fentartani, ugy e kivételes egyéniség letünésével a gépezet egyideig működni fog ugyan, de ezen egyetlen, csak egy pontra ható nehézkes gépezetnek hiányai váratlanul napfényre derülnek és annál keserűbb csatlódásra ébresztenek. (V. ö. Weber.)

Ha azonban ama mindenesetre beállható esetet teszszük föl, hogy az egész vasuti hálózatot, vagy annak nagy részét vezérlő egyéniség csak nehánynyal is nem bír azon tulajdonságok közül, melyek elkerülhetlenül szükségesek; ugy a vezérlő minden gyengéje az egész vasuti hálózatra, évtizedekre, kihát.

Azért volna az igazgatás központosítása ép oly merész intézkedés, mint hogy ha valamely nagy teher legyőzésére csupán egy gépet akarnánk használni.

Az egyiptomiak jobb gépek hiánya daczára is sok emeltyűvel fel tudták pyramisaikat építeni, az amerikaiak házaikat sok emelővel a legközelebbi utczába tolják: és mi, hacsak lehetséges, a terhet megosztani vagy több munkagépet egyidejűleg és melyek több ponton működnek, alkalmazunk, mivel a hatást minden kockázat nélkül akarjuk biztosítani.

Igy van az a hazai forgalommal is.

Annak legyőzése sokkal fontosabb, semhogy azt egy gépre — az államvasuti rendszerre — bizhatnók; több gépet kell feállítani. — A vegyes rendszert. — Valamennyi elég tevékenységre fog találni!

E végből a két ellentétes rendszer egymás melletti fennállása és kölcsönös kiegyenlítése oly annyira szükséges, hogy mindkettő ápolására és fentartására a legnagyobb gond fordítandó.

Azért is oda kell törekedni, hogy a hiányok, melyekkel mindkét rendszer természetszerűleg bír, lehetőleg megszűnjenek, és természetes előnyeik érvényesüljenek.

Erre nézve mindenekelőtt szükséges, hogy a vasuti felügyelőség — a magasabb igényeknek megfelelően szervezve, kiváló szakerőkkel ellátva és menten a nem szakszerű beavatkozástól, a vasut-ügy fölött magasabb, szakszerű (kereskedelempolitikai és nemzetgazdasági) szempontból, sokuralom és nagyon is gyakori beavatkozás nélkül gyakorolja a felügyeletet és vezényletet.

Az államvasuti rendszer fentartása és állandósulása érdekében kívánatos, hogy az államvasutak igazgatóságainak a lehető legnagyobb önállóság engedélyeztessék, a központosítás az igazgatásban lehető csekély mérvre szoríttassék, igazságos és human szolgálati szabályzat alkottassék. A rendszeres bizalmatlanságnak el kellene tűnnie, ellenben az ellenőrzés kevesbitésére, az ügymenet gyorsítására és egyszerűsítésére irányuló intézkedéseket mint radikális rendszabályokat részben ujjolag kellene életbe léptetni, részben ujjonnan szervezni.

E mellett vezérlő elvként: a részrehajlatlan igazságságra, és gazdálkodási irányelvként: a személyzet helyes megválasztására legnagyobb súlyt kellene fektetni.

Az államvasutak állandósításának és fentartásának ezen föltételei azonban, bármily csekélyeknek látszanak magokban, mégis oly reformokat involválnak, melyek a tanácskozó testület szervező tevékenységét hosszú időre igénybe veendik. E testületnek feladatánál és alkatelemeinél fogva a miniszterhez közel kell állnia. E »v a s ú t i t a n á c s n a k« a vasúti szak-képviselőin kívül az érdekcsoportok (kereskedelem, ipar, bányáügy és mezőgazdaság) képviselőiből kellend állnia és az összes vasut-ügyre vonatkozó kérdéseket kellend elintéznie.

Ha a vasúti tanácsban kapacitások vannak, és ha az behatóan foglalkozik a rá bizott feladatokkal, akkor az meg fog győződni arról, hogy ugyanazon okok, melyek a magánvasutaknál a vezérigazgatóságokat és igazgató-tanácsokat a közvélemény előtt megbuktatták, az államvasutnál is szervezeti változtatásokat igényelnek. Tapasztalni fogják, hogy a vasuti szolgálat majd minden funkciója, minden intézkedése kiadá-

sokra és bevételekre vonatkozik, hogy tehát a részletekbe bocsátkozó ellenőrzés vagy hiú önámítás, vagy csakis az igazgatás tényleges gyakorlása által vihető keresztül. Ilyképen azon következtetésre fognának jutni, hogy az igazgatást szakértelemmel bíró — magát egészen a szolgálatnak szentelő — direktoriumra kell bízni, mely — miután a kormány által kijelölt elveket követi — csak nagyban és magasabb szempontból ellenőriztetnék a kormány részéről.

A vasúti tanácsnak hozzá kellend fognia a vasuti felügyelőségnek nehéz, még egy államban is alig kellően megoldott szervezéséhez. Ez alkalommal felmerülhetne a kérdés, vajjon a vasút-ügy mint a kereskedelem főközvetítő eszköze nem inkább tartozik-e a kereskedelmi, mint a közlekedési miniszterium ügykörébe, mert a tarifapolitika csak mellékága lehet az országos vámpolitikának.

Csak beható, speciális tekintetektől teljesen ment rendszabályok által szilárdítható meg az államvasúti rendszer és képesíthető arra, hogy mindazon feladatoknak megfelelhessen, melyek irányában az arra fordított áldozatoknál fogva tétetnek, és a melyeket az államvasúti rendszertől az ország érdekeinek fejlődése tekintetéből követelni kell. Csak ily módon válhatik államvasuti ügyünk alkalmassá arra, hogy a magánvasutakat annak idején lassanként absorbeálja.

Az államvasutak fejlesztésével egyidejűleg az ugyanoly szükséges magánvasutak támogatása és fentartása tekintetében szükséges volna, hogy a vasuti vállalat alapítói az intézet felvirágzásában szakadatlanul érdekelve legyenek. Az állam befolyásának általánosnak, magasabb irányúnak kell lennie, mert a közönség biztonságáról gondoskodva leendő a vasutak felelősségét szabályozó törvények által, a forgalom fejlesztésére pedig előmozdítólag fog hatni a kormány által gyakorolt tarifa-szabályozási jog.

Ha ezenfölül a magánvállalati szellem tevékenységi körének szilárd határok vannak szabva, és gondoskodva van arról, hogy az üzleti eredmények állandóságuknál fogva a börzejátékra kevés alkalmat nyujtsanak (nevezetesen államsegélyezési pótlékok által csekélyebb bevételeknél, és az

államnak a nagyobb üzleti eredményekben való részvétele által), úgy a magánvállalat a külföld érdeklődését részünkre biztosítani fogja, és az országnak jó szolgálatokat teend.

Ha ilyen és hasonló eszközök által mind az állami, mind a magánvasutak a vegyes rendszer részére fenntartatnak, akkor vasut-ügyünk elvégre előidézendi azon forgalmi viszonyokat, melyek a még most korán kívánt tiszta államvasuti rendszert annak idején lehetővé teszik.

VÉGKÖVETKEZTETÉS.

Ha már most a jelen tanulmányból nyert benyomásokat összevonjuk, a következő eredményre jutunk:

1) A tiszta államkezelési rendszer ismérve — szabályszerű eljárás; a személyzeté pedig határozott szabványok korrekt foganatosítása. Jól kezelt államvasutak alkalmazottjai a pénztári és számvevői szolgálathoz rendszerint jobban ki vannak képezve, mint a mozgékony üzleti szolgálatban.

Az államvasutak sokkal inkább biztosítják a kormány befolyását a vasut-ügyre, mint magánvasutak, ellenben ujitásokat és javításokat kevesebbé engednek meg.

Az állami szervezet sajátosságát képező állandóság csak akkor terjeszthető ki az egész vasúti hálózatra, ha az ország nemzetgazdasági viszonyai consolidálva vannak, s a viszonylagos tökéletesség oly fokát elérték, mely az államvasutak által elősegített állandóságot megengedi.

2) A magánkezelési rendszer a fennálló viszonyokhoz inkább szokott alkalmazkodni; intézkedései nem annyira szabványszerűek, mint gyakorlatiak.

A személyzet rendszerint nagyobb avatottságot ér el a kül-, mint a bureau-szolgálatban.

Javítások, valamint a forgalom emelésére és kényelmére czélzó rendszabályok és intézkedések főleg ezen rendszernek köszönhetők.

Kedvező pénzügyi viszonyok közt levő vasutak gyakran törekednek fúziók, vétel vagy bérlet által hatalmuk és függet-

lenségük körét kiterjeszteni. Inséges magánvasutak ellenben az állam subventiójára gond nélkül rá szokták bízni magokat.

Magyarországnak, tekintettel a még hátralevő nagy feladatokra, melyek bennünket a külföldi tőkére még többszörösen és több módon utalnak, a magánvasutaknál már elhelyezve levő tőkével lehetőleg kiméletesen kellene bánnia és azt oly módon irányoznia, hogy az állami érdekek előmozdításában egyszersmind saját érdekeit is előmozdítva látná.

3) A vegyes kezelési rendszerben mindkét tiszta rendszer sajátságai egyesítve vannak, melyek egymás mellett lévén, egymást kiegészítik, ellenőrzik és szabályozzák.

A bizonyos célra törekvő eszközök változatossága tagítja mindenkinek látkörét, tapasztalatát és bírálatát. A tudományos vitatkozás és eszmecsere tekintetében e vegyes rendszer legkedvezőbb, a miért is nagyobb, kevesebb homogén, államok vasut-ügyüket és nemzetgazdasági állapotukat a vegyes rendszer által törekednek a fejlődés kivánt fokára emelni.

A kormány rendelkező hatalma bizonyos tekintetek által inkább van korlátolva, és fényes és meglepő eredményeket mindenesetre nehezebben érhet el; miután azonban a vegyes rendszer mellett a kormány valamely szándokának valószínűsítésére többféle eszköz áll rendelkezésére, ennél fogva a kormány tevékenysége nem csorbittatik.

4) Ha áttekintjük azon geneticus okokat, melyek az alkalmazandó kezelési rendszer fölötti kérdést közmegvitatás tárgyává tették, akkor tapasztalni fogjuk, hogy egyrésztől vasutaink javításának reménye, másrésztől a jelenlegi hiányok megszüntetése iránti vágy szolgált a tárgyalt kérdésre okul.

A vasutak központosításába fektetett remények közelebbi megvizsgálásánál azonban meggyőződünk, hogy azok nemcsak szerény mérvre redukálódnak, hanem hogy az elérhető, csekélyebb eszközökkel is elérhetik.

Ha továbbá megfontoljuk a vasutügyben megszüntetendő visszás állapotokat, akkor arról kell meggyőződnünk, hogy azok sokféle forrásból erednek, és egyetlen universal-eszköz — a vasutak megvétele — által semmi esetre sem szüntethetők meg, de igenis megszüntethetők különböző eszközök által,

melyeknek a kezelési rendszer választásával semmi közük.

5) E mellett általában azon észrevételt lehetne tenni, hogy a vasut-ügy legjobb esetben annyira volna hozható, miszerint a vasutak és a közönség között megférhetési állapot idéztethetnék elő, melybe mindkét fél egyaránt megnyugodhatnék.

6) Vasuti állapotaink elleni panaszok gyúpontját a tarifa-szabályozási jog képezi, mely, mint az állam előjoga, csupán azt és nem a szállító üzlet bérlőjét illetheti meg.

Miután azonban Magyarország vasutainak viszonyai a törvényhozó testület útján még egyéb alapos szabályozást igényelnek, ugy e jog, vagy annak azon részei, melyek az államnak szükségesek, az említett kérdések szabályozása alkalmával az állam részére visszanyerhetők, mire nézve egyes vételek mindenestre szükségesek ugyan, de az összes vasutak megvétele nem kívántatik.

7) Azon körülménynél fogva, hogy a vegyes rendszer sokféleképen alakulhat, az elérendő czélok az eszközök választéka folytán biztosabban elérhetők, mint más rendszerek mellett; az állam továbbá azon helyzetben van, hogy az államvasutaknak a magánvasutakhoz való viszonyát az idő-, pénzügyi, forgalmi és egyéb viszonyokhoz képest számszerűleg szabályozhatja, és a vasút-ügyet oly állapotba juttathatja, hogy a magánvasutakat vagy azok visszaháramlása idejében, vagy azon időpontban, midőn azt jónak látja, kezelése alá veheti.

8) Valamennyi vasut megvételének művelete sokkal nagyobb, annak hatásai sokkal beláthatlanabbak, semhogy ahhoz fogni merhetnénk.

A megvétel költségei igen nagyok és a külföldi tőke vállalkozó kedvének elvesztése a sok szükséges javításokkal szemben, reánk nézve sokkal súlyosabb következményeket vonhat maga után, semhogy a vasutak elkerülhető megvétele által a külföld tőkeerejét kockára tegyük.

Nem a vasut-kezelési rendszer változtatására van tehát szükség, hanem oly intézmények hosszú sorára, melyek által a bajok megszüntettetnek, és azon előnyök eléretnek, melyeka vasutak megvételének eszméjét előidézték. **Nem a rendszertől, hanem az alkalmazás módjától és a rendszabályok jól választott egyensúlyától függ a siker.**

Ezen egyensúly fentartására nézve a vegyes kezelési rendszer a legalkalmasabb.

I. tábla.

U t i r á n y	Constantiná-polyba				Salonichba			
	Sorszám	Üzletben	Még építendő	Összes pályahossz kilométerekben	Üzletben	Még építendő	Összes pályahossz kilométerekben	Sorszám
Párisból — Basel, Zürich, Walisellen, Sargans, Buchs, Bludenz, (Arlberg) Innsbruck (Brenner) Botzen, Marburg, Pragerhof, Barcs, Villány, Zimony, Nisch, Sofia, Saremburg, Adrianopel	1	2134	751	2885
» Botzen, Marburg, Pragerhof, Barcs, Villány, Zimony, Nisch, Sofia, Kostendil, Üsküb	—	—	—	—	1827	721	2548	2
» Basel, Bludenz, (Arlberg) Innsbruck (Brenner) Pragerhof, Budapest, Zimony, Nisch	2	2136	931	3067	1829	901	2730	3
» Basel, Bludenz, (Arlberg) Wörgel, Bischofshofen, Gratz, Budapest, Zimony, Nisch	3	2138	931	3069	1831	901	2732	4
» Basel, Sargans, Meyenfeld, Meran, Feltre, Triest, Fiume, Ogulin, Novi, Mitrovicza, Üsküb	4	1606	1529	3135	1299	1219	2518	1
» Avricourt, Kehl, Ulm, Bécs, Budapest, Zimony, Nisch	5	2358	810	3168	2051	780	2831	5
» » » » Kikinda, Zimony, Nisch, Mitrovicza, Üsküb	6	2602	600	3202	2265	600	2865	6
» » Kehl, Ulm, Bécs, Novi, Mitrovicza	7	2663	1029	3692	2356	719	3075	7
Berlínből — Breslau, Cosel, Oderberg, Rutka, Budapest, Zimony, Nisch	1	1493	810	2303	1186	780	1966	1
» Dresda, Teschen, Bakov, Jungbunzlau, Bécs, Budapest, Nisch	2	1508	810	2318	1201	780	1981	2
» » Prága, Budweis, Klagenfurth, Barcs, Üszög, Dálya, Zimony, Nisch	3	2036	630	2666	1729	600	2329	3
» » Teschen, Bakov, Bécs, Sziszek, Novi, Mitrovicza, Sofia	4	1932	910	2842	1625	600	2225	4
» Oderberg, Teschen, Vág völgy, Sopony, Sziszek, Novi, Mitrovicza, Sofia	5	1527	1465	2992	1220	1155	2375	5
» Dresda, Prága, Budweis, Klagenfurth, Sziszek, Novi	6	2006	1029	3035	1699	719	2418	6

II. tábla.

U t i r á n y	Galaczba				Odessába			
	Sorszám	Üzletben levő pálya kilométerekben	Még építendő	Összes pályahossz kilométerekben	Üzletben levő pálya kilométerekben	Még építendő	Összes pályahossz kilométerekben	Sorszám
Párisból via Basel, Zürich, Walisellen, Sargans, Buchs, Bludenz, Innsbruck (A r l b e r g) Bischofshofen, Leoben, Gratz, Fejérvár								
Budapest, Issaszegh, Árokszállás, Csát, Nyiregyháza, Királyháza, M.-Sziget, Felső-Vissó, K i r l i b a b a, Roman	1	1924	736	2660	2115	736	2851	1
» » Basel, Bludenz, A r l b e r g, Gratz, Fejérvár, Budapest, N.-Várad, Brassó, T ö m ö s, Ploesti	2	2480	221	2701	3149	221	3370	11
» » Basel, Bludenz, » Gratz, Fejérvár, Budapest, Miskolcz, Szerencs, M.-Sziget, Felső-Vissó, K i r l i b a b a, Roman	3	2288	436	2724	2479	436	2915	3
» » Basel, Bludenz, » B r e n n e r, Marburg, Pragerhof, Barcs, Villány, T e m e s v á r - O r s o v a, Verciorova .	4	2435	311	2746	3104	311	3415	12
» » Basel, Bludenz, » Gratz, Budapest, Issaszegh, Csát, Nyiregyháza, Királyháza, M.-Sziget, K ö r ö s m e z ő, Delatyn, Kolomea	5	2187	571	2758	2298	571	2869	2
» » Avricourt, Kehl, Bruchsal, Ulm, Simbach, Bécs, Budapest, Czegléd, N.-Várad, M.-Vásárhely, Sz.-D o m o k o s, Adjud	6	2466	320	2786	2861	320	3181	10
» » Basel, A r l b e r g, Brenner, Pragerhof, Barcs, Villány, Szeged, Temesvár, Arad, N.-Szeben, O l t v ö l g y, Pitesti .	7	2542	271	2813	3211	271	3482	13
» » Basel, A r l b e r g, Brenner, Pragerhof, Budapest, Szerencs, M.-Sziget, K ö r ö s m e z ő, Delatyn, Kolomea . . .	8	2551	271	2822	2662	271	2933	4
» » Avricourt, Kehl, Bruchsal, Ulm, Simbach, Bécs, Budapest, Miskolcz, Szerencs, M.-Sziget, F.- Vissó, K i r l i b a b a, Roman	9	2508	315	2823	2699	315	3014	7
» » Avricourt, Kehl, Bruchsal, Mülhausen, Nürnberg, Prága, K r a k k ó, L e m b e r g, Szucsava	10	—	—	2840	—	—	2951	5
» » Basel, Zürich, A r l b e r g, Gratz, Sz.-Fejérvár, Budapest, Miskolcz, Szerencs, M u n k á c s - S t r y j, Stanislo, Sucsava	11	2602	261	2863	2713	261	2974	6
» » Avricourt, Kehl, Bruchsal, Ulm, Bécs, Budapest, Szerencs, M.-Sziget, K ö r ö s m e z ő, Delatyn, Kolomea . . .	12	2771	150	2921	2882	150	3032	8
» » Avricourt, Kehl, Bruchsal, Ulm, Bécs, K r a k k ó, L e m b e r g, Sucsava, Roman	13	—	—	2981	—	—	3092	9
Berlinből via Breslau, (Niedschl. M. B.) Myslovitz, Krakkó, Lemberg, Sucsava	1	—	—	1633	—	—	1744	1
» » » » Oderberg (Oberschl. B.) Rutka, Kassa, Sátoralja-Ujhely, M.-Sziget, Felső-Vissó, K i r l i b a b a	2	1355	315	1670	1546	315	1861	2
» » » » Oderberg » Rutka, Kassa, Sátoralja-Ujhely, M.-Sziget, K ö r ö s m e z ő, D e - l a t y n, Kolomea	3	1618	150	1768	1729	150	1879	3
» » » » Oderberg » Rutka, Kassa, M u n k á c s - S t r y j, Stanislavov, Szucsava	4	1670	140	1810	1781	140	1921	4
» » » » Oderberg » Rutka, Budapest, N.-Várad, Brassó, T ö m ö s, Ploesti	6	1835	100	1935	2504	100	2604	6
Berlinből via Breslau, » Oderberg » Rutka, Budapest, Arad, Gyula-Fehérvár, N.-Szeben, A l u t a - v ö l g y, Pitesti	7	1834	150	1984	2503	150	2653	7
» » » » Oderberg » Rutka, Budapest, T e m e s v á r, Orsova, Verciorova	8	1832	190	2022	2501	190	2691	8
» » » » Oderberg » Rutka, Budapest, Czegléd, N.-Várad, M.-V á s á r h e l y, Szt. D o m o k o s, Adjud	5	1601	320	1921	1996	320	2316	5

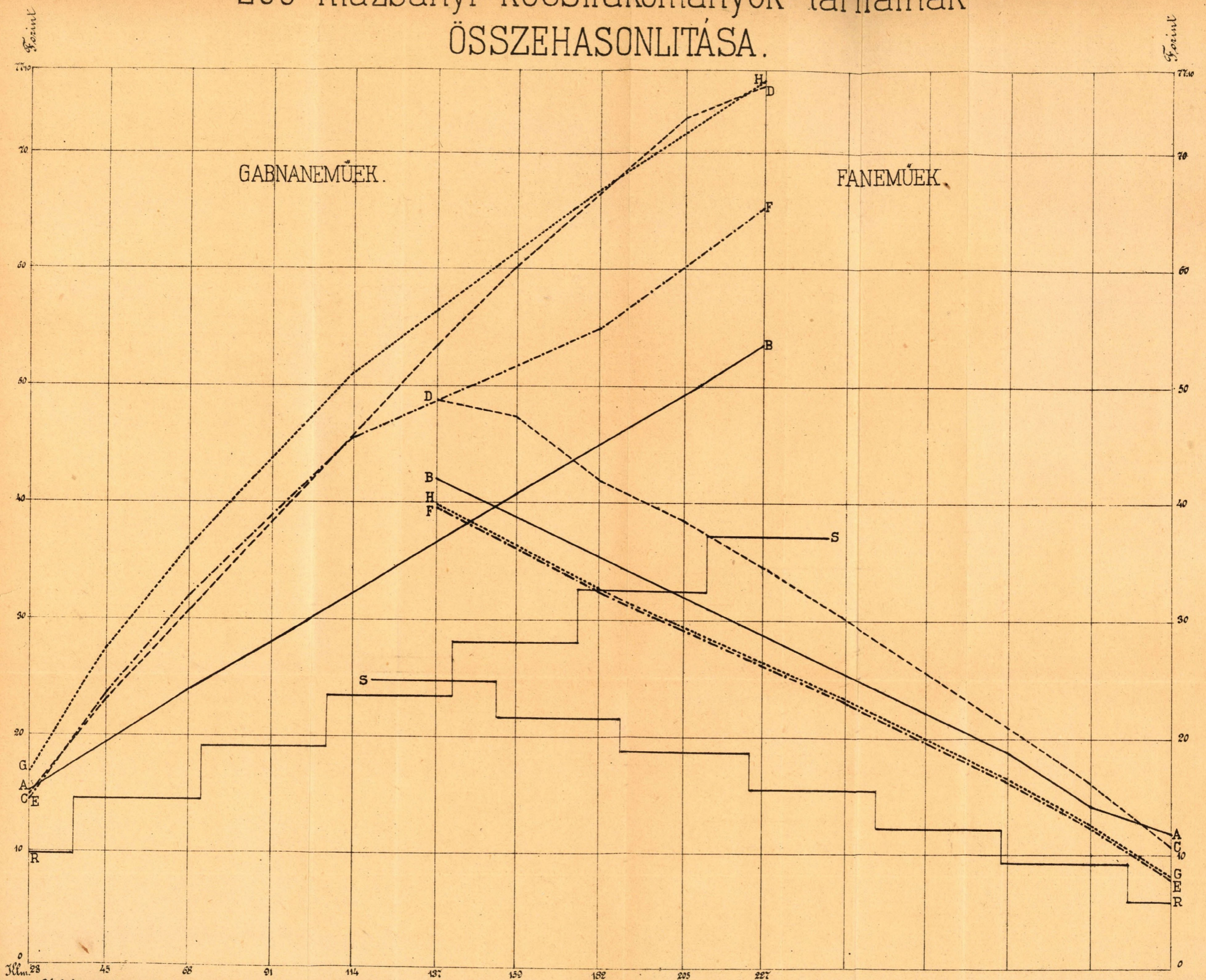
IV. tábla.

A vasuti alkalmazottak fizetése és kihasználata 1874-ben.

Sorszám	M. k. államvasutak				Tiszavidéki vasuti társaság			M. k. keleti vasuti társaság			Osztr. államv. társaság		
	Pályahossz 1125 kilom.		Tiszta m. klm. 2917 millió		Pályahossz 585 kilom.		Tiszta mázsa kilom. 1.423 millió	Pályahossz 606 kilom.		Tiszta mázsa kilom. 565 millió	Pályahossz 1654 kilom.		Tiszta m. klm. 11.810 mill.
	3000 ft 1500— (2100 3000 frt tallér) (1000— évi 2000 fizetés tallér) felett közt	Összes személyzet			3000 frt 1500—300 forint felett között	Összes személyzet		3000 forint felett	1500—3000 frt között	Összes sze- mélyzet	6000 frt vagy 4000 tallér évi fizetés felett	Összes személyzet	
	kikerekitve				kikerekitve			kikerekitve			kikerekitve		
Alkalmazot- tak száma .. fizetése	1	7	67	2641	23	67—84	1582	7	70—80	865	22—38	6.181	
Százalékokban	2	60.000	162.000	1.665.952	150.000	190.000—280.000	1.030.644	47.000	72.000—92.000	712.585	230.000—343.000	5.784.686	
Alkalmazot- tak száma... fizetés	3	0.26%	2.5%	100%	1.4%	4.2—5.3	100%	0.8%	8—9.2%	100%	0.35—0.6%	100%	
Egy alkalm- zottra esik közép fizetés. Egy pályakilom. esik	4	3.6%	9.7%	100%	14.5%	18.4—27.1%	100%	6.6%	10.1—12.9%	100%	4—6%	100%	
Alkalmazott. fizetés	5	8.571	2418	630.8	6.521	2836—3.333	651.4	6.714	1028—1150	824	10.454—9.026	936	
Egy millió el. m. kilométerre esik	6	0.006	0.06	2.34	0.039	0.114—0.143	2.708	0.011	0.115—0.132	1.42	0.014—0.023	3.737	
Alkalmazott. fizetés	7	53.3	144.0	1480.8	256	324—478	1761.0	78.0	118.4—151.0	1175	139—207	3498.0	
Alkalmazott. fizetés	8	0.0024	0.0229	0.905	0.016	0.047—0.059	1.111	0.012	0.124—0.14	1.53	0.0018—0.0032	0.523	
	9	20.5	55.5	571.0	105	133.5—196	724.12	83.0	127—143	1261.0	19.5—29.0	489.9	



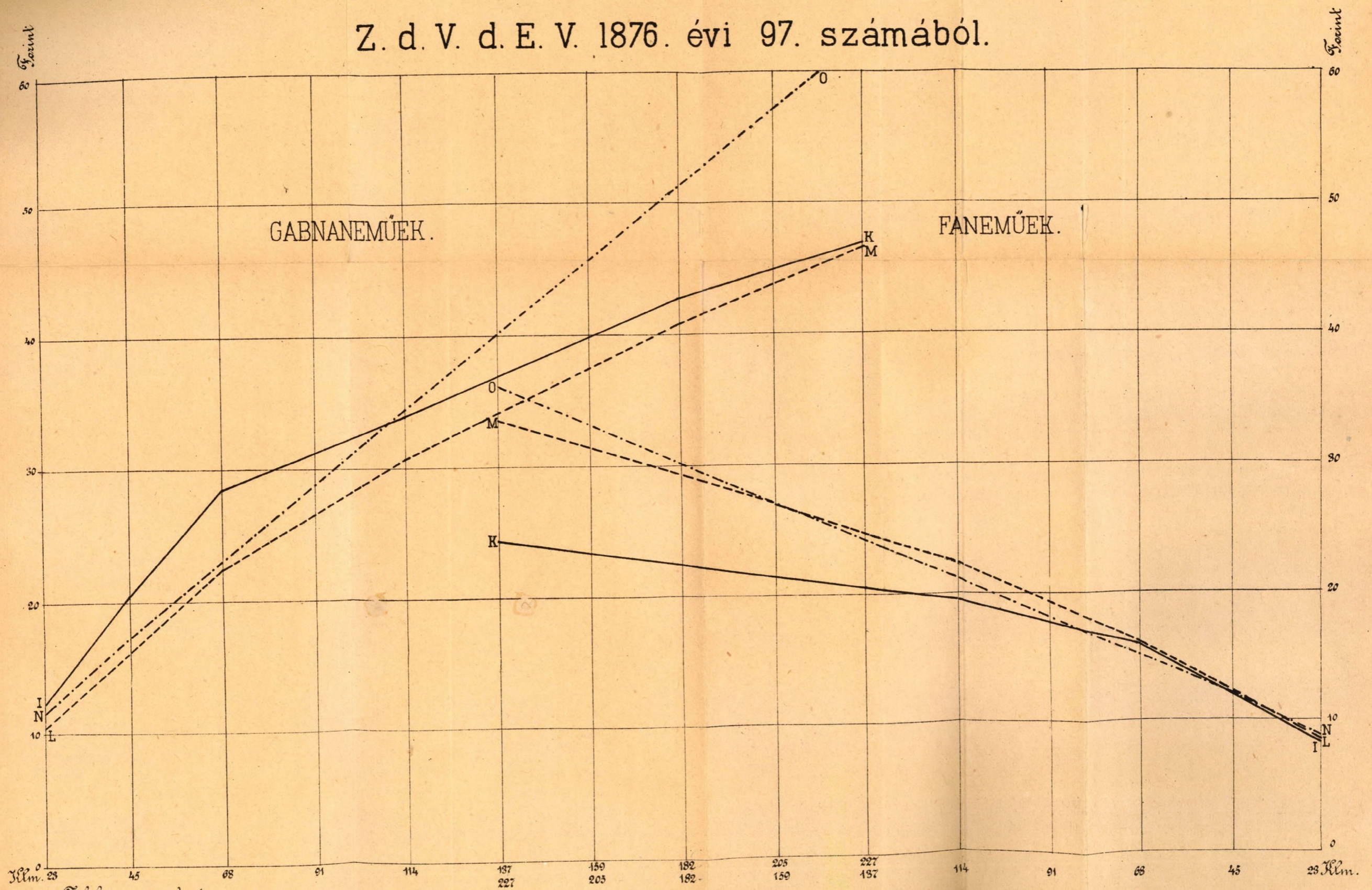
200 mázsányi kocsirakományok tarifáinak ÖSSZEHASONLÍTÁSA.



Jelek magyarázata.

- A — B m.k. államvasutak 1876 %-ig érvényes tarifája (árkeletpótlék nélkül.)
- C — D m.k. államvasutak 1876 %-tól érvényes tarifája (15% árkeletpótlékkal.)
- E — F Kiszavidéki vasutak 1876 %-ig érvényes tarifája (árkeletpótlék nélkül.)
- G — H Kiszavidéki vasutak 1876 %-tól érvényes tarifája (15% árkeletpótlékkal.)
- R — S m.k. államvasutak inkáltsági 1876-ban.

Z. d. V. d. E. V. 1876. évi 97. számából.



E munka szerzőjétől megjelentek még:

1. Graphische Darstellung der statistischen Momente für die Massenvertheilung und Transport-Weitenbestimmung bei Erdarbeiten. Wien, in Commission bei Carl Gerold's Sohn. 1859.
2. Die Selbstkosten und die Tarifeconstruction der Eisenbahntransporte mit besonderer Rücksicht auf den Personentransport. Wien, bei Lehmann & Wentzel. 1878.
3. Die Bahnverwaltungs-Systeme in Ungarn. Deutscher Text der in ungarischer Sprache verfassten und von der ungarischen Akademie der Wissenschaften mit dem Dora-Preise prämiirten Concurrenzarbeit. Wien, bei Lehmann & Wentzel. 1879.

