

ÉRTEKÉZÉSEK.

Δ

TÖRTÉNETI TUDOMÁNYOK KÖRÉBŐL.

ELSŐ KÖTET. 1867--1870.

KLADJA

A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA.

PESTEN.

EGGENBERGER-FÉLE AKAD. KÖNYVKERESKEDÉS.

(Hoffmann és Molnár.)

1873.

KECSKEMÉT TH. VÁROS
KÖNYVTÁRA

n. Pesty Frigyes
könyvtárából.

Duplum.

308.416

Pest, 1873. Az Athenaeum nyomdájából.

ÉRTEKEZÉSEK

a történeti tudományok köréből.

Első kötet. 1867—1870.

- | | |
|--|---------------|
| I. Szám. Hazánk közlekedési eszközeiről. Hunfalvy János-
tól. 1867. 55 l. | Ára 35 kr. |
| II. Szám. A perdöntő bajvívások története Magyarországon,
Pesty Frigyes-től. 1867. 190 l. | 1 frt. 30 kr. |
| III. Szám. Dunántúli levéltárak ismertetése különös tekintettel
II. Rákóczi Ferencz korára. Thaly Kálmántól.
1867. 46 l. | 30 kr. |
| IV. Szám. A magyar birodalom nemzetiségei és ezek száma várme-
gyék és járások szerint. Fényes Elek-től.
1867. 77 l. | 50 kr. |
| V. Szám. Egy lap Erdély legújabb történelméből. Szilágyi
Ferencz-től. 1867. 160 l. | 90 kr. |
| VI. Szám. Bethlen Gábor fejedelem trónfoglalása. Szilágyi
Sándortól. 1867. 74 l. | 45 kr. |
| VII. Szám. A Temesi Bánság elnevezésének jogosulatlansága.
Pesty Frigyes-től. 1868. 38 l. | 30 kr. |
| VIII. Szám. Babylonia és Assyria őskori történelmének hiteles-
sége. Ribáry Ferencz-től. 1869. 51 l. | 30 kr. |
| IX. Szám. Ráth Károly m. akad. tag emlékezete. Rómer Fló-
ristól. 1869. 25 l. | 20 kr. |
| X. Szám. II. Endre szabadságlevelei. Knauz Nándortól.
1869. 79 l. | 50 kr. |
| XI. Szám. Rendí országgyűléseink jellemzéséhez. Salamon Fe-
rencz-től. 1869. 36 l. | 20 kr. |
| XII. Szám. Zilah történelméből. Szilágyi Ferencz-től.
1870. 136 l. | 85 kr. |

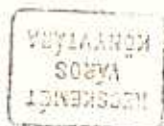
HAZÁNK
KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZEIRŐL.

SZÉKFOGLALÓ ÉRTEKEZÉS

HUNFALVY JÁNOS R. TAGTÓL.

PEST,

EGGENBERGER FERDINÁND MAGYAR AKAD. KÖNYVÁRSNÁL,
1867.



P E S T ,

NYOMATOTT EMICH GUSZTÁV MAGY. AKAD. KÖNYVNYOMDÁJÁBAN.

1867.

HAZÁNK KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZEIRŐL.

SZÉKFOGLALÓ ÉRTEKEZÉS

HUNFALVY JÁNOS R. TAGTÓL.

(Olvastatott az 1866. nov. 19-kei ülésben.)

Közlekedési eszközeink, kivált a legközelebb múlt évek alatt, számos tanácskozásban és értekezésben tárgyaltattak. Különösen az építendő vasutakról nyilatkoztak sokan. E téren dícséretes munkásságot fejtettek ki: az *Országos Magyar gazdasági Egyesület*, tisztelt másodelnökünk *Lónyay Menyhért*, *Hollán Ernő*, *Trefort Ágost*, *Szathmáry Károly* és mások. Sokan német nyelven is értekeztek, hol az egyes javasolt vasúti vonalokról, hol az osztrák birodalom egész közlekedési rendszeréről, hirlapi cikkekben, folyóiratokban, nevezetesen az „Osztrák Szemlé”-ben, s önálló röpiratokban. Mindazáltal, úgy vélem, e tárgy nincsen még kimerítve, mert vannak oly kérdések, melyeket még akkor is, midőn már teljesen felvilágosítva látszanak, általános jelentőségök miatt újra meg újra meg kell vitatni, hogy végleges eldöntésük helyes, tettelegesen megoldásuk kielégítő legyen.

Engedje meg azért a t. Akadémia, hogy, midőn mély hálámattal rendes taggá való választatásomért levendő és széket elfoglalandó vagyok, *közlekedési eszközeink rendszeréről* mondhassam el igénytelen nézeteimet.

Legyen szabad mindenek előtt *vezérelveimet* előadnom, melyek a következők:

1.) *Csak azon közlekedési rendszer helyes és természeteszerű, mely az adott földirati körülményeknek megfelel.* A különböző vasúti javaslatokat rendszeren hadászati, országlati és nemzetgazdasági érvekkel szokták támogatni, s a mint valaki ezen érveknek vagyis inkább tekinteteknek egyik vagy másik osztályára veti a fősúlyt, a szerint egyik vagy másik vonalnak adja az elsőséget. Ámde ha igaz, hogy az emberek letelepedését, társadalmi és állami fejlődését, termelési és forgalmi viszonyait leginkább a földirati tényezők, az ország fekvése, külső szabása s belső tagosulata, úgynevezett világállása és domborzata határozzák meg: akkor bizonyára az említett háromrendbeli tekinteteknek egy felsőbb egységben, t. i. az imént érintett földirati tényezők összességében, egybe kell oldadniuk. Mert azon közgazdasági, közlekedési, országlati és hadászati törekvések, melyek a földirati viszonyokkal, azaz a természettel ellenkeznek, előbb-utóbb okvetlen meghiusulnak. A természeti tényezők kényszerűségének elvégre a legerősebb emberi akarat is kénytelen meghódolni; a képzelt országlati és hadászati érdekek, melyek azokkal ellenkeznek, mulékonyak és változók; csak az maradandó, a mi a természet változatlan törvényeinek felel meg. Ezen törvényeknél fogva bizonyos pl., hogy Fiume egykor túl fogja szárnyalni Triesztet, bármennyire kegyeltessék ez utóbbi országlati okokból; bizonyos továbbá, hogy a világ csodája gyanánt kikürtölt szemmeringi vasút egykor el fog pusztulni, vagy nagyon alárendelt állásra törpülni, bármennyire igyekeznek azt különözeti vitelbérek által gyámolítani, miszerint bizonyos árúktól, ha Trieszt vagy Fiume felől Pestre szállítatnak, 2.⁶¹ ellenben ha onnan Bécsbe szállítatnak, csak 1.⁷ krt kell fizetni mázsánsként s mértföldenként, — mert az Ádriai tenger éjszaki nyúlványa felé a forgalom főútja Magyarországon fog átvonulni. Velence hiában iparkodott minden lehető eszközzel a világforgalom csomóját kezében megtartani, midőn a XV. század törekvéseinek folytán a világforgalom az Atlanti tengert választotta színhelyévé. A fényes, gazdag és büszke köztársaság homályba merült, s Lisszabon, Ant-

werpen, Amszterdam és London virágoztak fel, melyeknek az előbbi századokban gazdagságainak csak hulladékait juttatta vala. — Hiában iparkodtak némelyek az arad-nagyszebeni vasútnak világforgalmi jelentőséget tulajdonítani, bizony a világforgalomnak legpiczikébb ága se fog rajta kiszökdülni, akár csak Nagyszebenig, akár a Zsilvölgyi köszén-medenczéig, akár a Vulkáni és Verestoronyi szorosokig építik ki. A mit Velence a XV. és XVI. században nem bírt kivinni, hogy t. i. a világforgalomnak az irányt kiszabja, a nagyszebeni vasút se fogja kieszközölni.

2.) Második vezérelvem az, hogy *közlekedési eszközeink rendszere csak úgy helyes és természeteszerű, ha Budapest a központja.* Hazánk határozott jellemű földirati egység; országlati határai, noha nem mindenütt, nagyjából mégis a természet szabta határokkal vágnak össze. Nevezetesen, Magyarország egy magas hegységek által körülbástyázott medence, a Duna mellékeinek legkiválóbban jelezett s legnagyobb medenczéje; Erdély földiratilag annak függeléke, másodrendű medence, mely karjait a magyar medence, mint anyja felé terjeszti ki. Magyarországnak a természet által eltörölhetlen vonásokkal kijelölt központja van, mely a matematikai központtól sem esik messzire, s az Budapest, a közép Duna tartományainak szükségképeni főhelye. Erdélynek ily határozottan kijelölt központja nincsen, mert belső alakzatánál fogva több külön vidékre szakad; mindazáltal Kolozavár vagy Maros-Vásárhely sokkal inkább van arra hivatva, hogy Erdély országlati és forgalmi központja legyen, mintsem Nagyszeben vagy Brassó.

Hogy Magyarországnak Budapest a szíve, már régi királyainak sejtették, kiknek az állam egyetemességéről némi fogalmok volt. Nem merő szeszély tétette át velök székhelyöket Budára, a természeti kényszerűség, az ösztönileg felfogott közérdek bírta arra. Helyesen mondják az „olcsó“ vasutakat tárgyazó emlékirat szerzői: „hogy a természetes központ emelkedése mindig okvetlen maga után vonja az egész ország felvirágzását is... A ki ellenkező forgalmi politikát ajánl, gondoljon a római népszónok meséjére, mely az emberi

testnek a tétlen gyomor ellen fellázadt tagjairól szól.⁴ *Szathmáry Károly* ugyan így nyilatkozik (l. Az Alföld és Fiume, 10. l.): „Pest az alföld gabonájára nézve sem mint átviteli hely, sem mint piac nem előnyös. Nem említve ugyan is a Dunán érkező hajók azon kellemetlenségét, mely szerint daczára annak, hogy a város helypénzt szed tőlük, nem ad nekik alkalmas kirakodó helyet, hanem a rosz kiszállók-tól messze eső raktárakba nagy költséggel és sok alkalmatlansággal kell behordozkodniok, — azt hozzuk fel legelőször is, hogy a Pestre hozott gabnának rendkívül nagy helybeli terheket kell viselnie. Azonkívül, hogy a vasúttól elhordatás mérőnként 5 krba kerül, városi bevétel-vámot kell fizetni 1 krt, ha inanen tovább szállítatik az árú, a kiviteli díj újra 5 kr, a vasúti vitelbér (hallatlan eljárással) 6 krral több, ha Pesten kirakják a gabonát, mint ha itt meg nem áll, mi, a le-rovatnál is mintegy büntetésül 2 krral kevesebb engedmény-nyel együtt, mérőnként 18—19 krra rúg. Mely összeg leg-kevesebb idöben is fülér a kereskedő egész nyereseményével; kevésbbé kedvező vagy rendes körülmények közt pedig a *gabona-kereskedést lehetlenné teszi.*“

Ámde ezekből nem az következik, hogy a vasútnak Pestet kerülniök, hanem inkább az, hogy Pesten, forgalmunk természetes központján, a közlekedést gátló körülményeket és terhelő adóztatásokat elhárítani és megszüntetni kell. Egyéb-iránt különbözeti díjszabások az alföldi és eszék-fiumei vasúton is lesznek, különben egy mérő búza se fog Nagyvárad és Debreczen vidékéről Fiuméba kerülni, ha érte az egész 110 mfd. hosszú vasúton mázsánként és mértfdenként szedetni szokott 1₂ krt vitelbér fejében, s felülrá még a mellékes díjakat is mind meg kell fizetni.

3.) Harmadik vezérelvem az, hogy a vasútnak tervezése és építése mellett a vízi utak is tekintetbe veendők. Sokan, mikor holmi vasútnak tervezgetnek, a vízi közlekedésről vagy teljesen megfeledkeznek, vagy csak amúgy fitymálva beszélnek, mintha korunkban az már minden jelentőségét elvesztette, vagy hazánkban hajózható folyó se volna. Pedig a világforgalom, a több mint 19,000 földirati mfd. hosszú vasútnak mellett is, melyek mostanában a föld

kereségén az üzletnek átadvák, még most is legeslegnagyobb részben a vízi szállításon alapszik. Az egyes országokban is a forgalom nagy része a vízi utakra esik. Azt mondják nálunk: a hajón való szállításnak nem sok hasznát vehetjük, mert az a téli, gyakran a nyári és őszi hónapokban is megakad, s mindenkor lassu és bizonytalan. Ámde a vízi szállításnak is meg vannak saját előnyei, melyekkel a vasúti szállítás nem dicselkedhetik; azután, kellő szabalyozás által nagyobb folyóink oly karba tehetők, hogy a hajózás rajtuk csekélyebb vízálláskor is lehetséges legyen. Bizonyos, hogy a vízi szállítás mindig olcsóbb, vagy legalább az lehet, mint a vasúton való szállítás. Így pl. a só a Tiszán Máramarosból Szolnokig mázsánként 18 krért szállítják, ily olcsón a sóaknáktól Szolnokig legegyszerűbb vonalban épített vasúton se lehetne azt szállítani. A gömöri vasat is a Tiszán le és a Dunán fel egész Pestig és Bécsig olcsóbban szállítják, mint a tiszavidéki és állami vasúton.

Az osztrák vasútnak nézve az engedélyes viteldíj egy vámegyleti mázsától s egy mfdre 1 és 2 kr. az első, 2₂₅ és 2₉₃ kr. a második, s 3₂ és 4 kr. között a harmadik árúosztálynál változik; s e vitelbérhez még sokféle mellékköltségek biztosítási, kezelési, rakodási stb. díjak járúlnak. E mellett a szokásos díjszabási mérséklések, különbözetek, s egyes esetekben külön egyezkedés útján megállapított díjelengedések, bizony, keveset nyomnak, kivált ha még az agio-pótléket is számba vesszük, melyet a külföldi részvényesek kedvéért kell fizetnünk. Azután a vasúti szállítás gyorsasága és biztonsága is vajmi gyakran csak az elméletben, a lehetőségben van meg, a valóságban pedig korántsem tapasztalható. Erről sok panaszos nyilatkozatot olvashattunk a legközelebb elmúlt idöben. De rendes körülmények között is mindenki tapasztalhatta, hogy azon portéka, melyet nem mint gyorsárút adott fel a vasútnak, hetekig hever, míg rendeltetése helyére megérkezik; pedig, úgy hiszem, gabnát vagy gyapjút senki sem fog mint gyorsárút a vaspályán szállítatni.

Egyéb-iránt bármily gyors és tökéletes közlekedési eszközök a vasútnak, mégis el kell ismernünk, hogy a tömeges szállításokra a vízi, s a kisebb, úgyszólván mindennapi kö-

zönséges helybeli és vidéki szállításokra a kö utakat nem nélkülözhetjük. Ez utóbbiakat, melyek rendeltetése az ország egyes vidékeit, városait, helységeit, egymással s a vas és vízi utakkal összekapcsolni, az „olcsó“ vasútak se fogják kipótolhatni. Pedig a kö és vízi utak kiépítésére megkívántató költségeket lehet is kell is a magunk emberségéből kiteremtelnünk, ellenben a sokkal költségesebb vasutakat csak külföldi tőkével építhetjük.

Hogy a vízi szállítás úgy a külföldön mint hazánkban nagy jelentőségű, és pedig még ott is, hol a folyónak egyik vagy mindkét partját vasút szegélyezi, a következő adatokból láthatjuk :

A csehországi *Moldva* és *Elba* se kifejlődési hosszúságukra, se vízmennyiségükre nézve nem versenyezhetnek a mi Tiszánkkal és Dunánkkal. Mindazáltal az áruforgalom a Moldván Prága mellett 1859-ben 3.117,600, az Elbán az osztrák-szász határon 1861-ben 8.549,582 s 1862-ben 8.740,281 mázsára rügött. Söt Wittenbergánál az Elbán már 1858-ban 6043 hajó fordult meg 11.266,415 mázsa áruval. Már pedig az Elba hossza Melniktől, hol hajózhatóvá válik, az osztrák-szász határig csak 14 $\frac{1}{2}$ mfd, s partjait vasút is kíséri. — A Rajnán 1860-ban Majncz mellett 9.916,706 mázsa árú felfelé, 5.891,828 mázsa lefelé, Lobith mellett 6.006,293 mázsa felfelé, 14.748,919 mázsa lefelé szállították el. Ugyancsak 1860-ban Majneznál 7,067 hajó 16,095,188 mázsa rakodási képességgel, Koblenzénél 13,525 hajó 23,246,642 mázsa rakodási képességgel, Lobithnál 6593 hajó 18,688,007 mázsa rakodási képességgel haladt el felfelé, míg lefelé ugyanazon városoknál 11,335 hajó 18.474,258, 13,169 hajó 22.536,313 s 6951 hajó 19,373,781 mázsa rakodási képességgel ment el. Csupán gőzösökön felfelé 11,934,543, lefelé pedig 1.756,353 mázsa árú szállították el Koblenz mellett. 1860-ban a rajnai kikötők árúforgalma 28.543,116 mázát tett. Magának a porosz Rajnamelléki tartománynak 1861 végén 1,790 evezős s 101 gőzös hajója volt. Ugyanazon évben 9,316,435, 1862-ben pedig 11.015,307 mázsa árú szállították el Mannheim mellett a Rajnán. S ennek mellékfolyóin is nagy forgalom van, pl.

1860-ban a Majna folyón eszközölt áruszállítás 22.362,207 mázsára rügött.

Saját folyóvizeinken is tetemes áruforgalom eszközöltetik, jóllehet még nincsenek kellőleg szabályozva. A folyóvízi szállítás statistikája, kivált nálunk, nagyon hiányos ugyan, mégis a meglévő adatok elegendők a vízi forgalom jelentőségének bebizonyítására. Báró Czörnig a folyókon Magyarországon határain belül (Erdély nélkül) 1861-ben eszközölt áruszállítást csak 29 millió mázsára teszi, míg ugyanazon évben a 250 mfd hosszú magyarországi vasúton szállított árúk mennyisége 45,6 millió mázsára rügött. De ő a közönséges vontató hajókon eszközölt szállítást nyilván igen esekélyre teszi, s a vizeken leüsztatott famennyiségeket s a szálfákkal és talpakkal együtt szállított különböző árúkat épen nem veszi számba. Bontoux *) az osztrák birodalomban a Dunán és mellékvizein 1864-ben eszközölt áruszállításról a következő adatokat közli :

a Dunagőzhajózási társaság gőzösei szállítottak	21.662,000 mázsát,
a felső Dunán Bécsben 10,955, más városokban 4,126 közönséges hajó kötött ki gyümölcsessel, más kerti és mezei terményekkel, sóval, fával, építőanyagokkal, stb., összes rakodmányuk legalább . .	12.000,000 „
Pestre, Győrbe, Pozsonyba közönséges vontató hajókon gabna szállítottatott	4.580,000 „
a közép Dunán, továbbá a Tiszán és mellékvizein ugyancsak közönséges hajókon fa, só, szén, építőanyag szállítottatott	2.800,000 „
a Száván és Kulpán gabna és fa szállítottatott	1.740,000 „
a Dráván tölgyfa szállítottatott . .	1.200,000 „
az alsó Duna kikötőinek közönséges hajókon eszközölt áruforgalma . . .	11.100,000 „
tehát a közönséges hajók által eszközölt összes áruszállítás	33.420,000 „

*) L. „Die Donau, Oesterr. Revue“, 1866-diki évf. 8-dik füzet.

Más adatok ezek: *evezős hajókon* 1857-ben Pestre 1.540,913, Győrbe 4.846,078; 1858-ban Pestre 1.228,946, Győrbe 6.458,892; 1859-ben Pestre 1.394,332, feljebb 4.236,153; 1862-ben Pestre $1\frac{1}{2}$, Győrbe és Mosonyba $5\frac{1}{2}$ millió; — *gőzösökön* 1857-ben összesen 755,253; 1858-ban Pestre 433,741, feljebb 480,356; 1859-ben Pestre 719,141, feljebb 3.840,539; 1860-ban összesen 6.220,923; 1861-ben 5.527,474 mérő gabna szállított. — 1862-ben a Dunagőzhajózási társaság gőzösei 3.936,320 mérő gabnát s összesen 17.434,237 mázsa árút, továbbá 4171 darab lovat és marhát, 51,569 db sertést, 907 kocsit, 416 zongorát szállítottak. 1864-ben ugyancsak azon társaság gőzöseivel 21.662,704 s 1865-ben 19.257.042 mázsa árú szállított; az 1864-diki szállításból a Tiszán és Száván eszközölt gabnaszállításra 4.274,696 mázsa esik.

A hibás szerkezetű s azért gyakran épen nem, vagy csak félteherrel hajózható Ferencz-esaternán 1861-ben 4.401,570 mázsa árú szállított (e közt 3.089,418 mérő gabna volt); ellenben a tiszai vaspályán az egész áruszállítás 1863-ban $5\frac{1}{2}$ s 1864-ben $6\frac{1}{2}$ millió mázsát tett. Pedig a tiszai vaspálya hossza $76\frac{1}{2}$ mfd, építési és felszerelési költsége 42 $\frac{1}{2}$ millió ft; a Ferencz-esatorna hossza $14\frac{1}{2}$ mfd s az eddigelé rája fordított összes költség aligha a 4 milliót meghaladja.

A közlött adatokból talán mindenki meggyőződhetik arról, hogy a vízi szállítás a vasutak korában is megtartotta jelentőségét, hogy tehát a vasúti hálózat megállapításakor arra is tekintettel kell lennünk. Jóllehet nem csak a Tiszáról áll az, a mit róla *Lónyay Menyhért* úr mond, hogy t. i. „a felső Tisza kis vízállásánál fogva, ámbár vize elegendő, bizton nem hajózható, mert még arra sem lehetett, hogy a századok során behullott tökéltől megtisztíttassék. Tokajon felül nincs gondoskodva egyszerű vontató utakról: mégis, mint a közlött adatok mutatják, a vízi szállítás nálunk sem oly jelentéktelen, mint némelyek felteszik. A vízi utak mindenütt a nagy forgalom legelső eszközei, s most is a legtöbb esaternát és szabályozott folyót rendszeren ott találjuk, hol legtöbb vasút van. Nagybritanniában a hajózható esaternák hossza 663, Franciaországban 642, Hollandiában 392, Bel-

giumban 74 mfd; tehát egy mfd hosszú esatorna Nagybritanniában $8\frac{1}{2}$, Franciaországban $10\frac{1}{2}$, Belgiumban $7\frac{1}{2}$, Hollandiában $1\frac{1}{2}$ mfdre jut.

4.) Negyedik vezérelvem az, hogy *mindenek előtt úgy a vízi, mint a vasutakra nézve azon fővonalakat kell megállapítunk és létrehozunk, melyek az ország és nemzet jól felfogott érdekeinek leginkább felülnek meg; s közlekedési eszközeink egész rendszerének valószínűs alapvonalai.*

Ha óhajtjuk, hogy hazánkban valamikor egy helyes s tökéletes közlekedési rendszer létesüljön, mely igazán rendszer, nem pedig kuszált tömkeleg, melynek egyes részei az egésznek mintegy szerves tagjai: akkor véget kell vetnünk az esetlegességnek, a tervnélküli tapogatózásnak és kapkodásnak. Ez annyival szükségesebb, minél bizonyosabb, hogy munkaerőben és pénztőkékben soha sem bővelkedtünk nagyon, s hogy szegényebbek vagyunk most mint valaha. Mig más nemzetek a tőkegyűjtésben és közvagyonosodásban halatlanul előrehaladtak, mi ellenkezőleg évről évre alább süllyedtünk s mind érezhetőbben elszegényedtünk. Keveset nyomunk s keveset bírnunk, pedig mégis oda kell törekednünk, hogy magunk erejéből létesítsünk minél többet, s idegen tőkére minél ritkábban és minél kisebb mértékben szorúljunk. Idegen tőke legfeljebb a szunnyadozó erőket ébresztetheti, s a nemzeti jóllét forrásait nyithatja meg, de magában véve nagygyá, virágzóvá és boldoggá egy nemzetet sem tett még, s nem is fog tenni soha. A mely nemzet mindenben idegen tőkére szorúl, az már függő gyarmattá aljasult, s önállóságra alig fog többé vergődhetni. Minden nemzet jól teszi, ha erejét kíméli, ezáltalánul el nem fecsérli, s hiábavalóságokra nem vesztegeti: nekünk magyaroknak pedig százszoros kötelelességünk, hogy ezt a keveset, a mi magunk erejéből még kitelik, a legnagyobb takarékossgal a legszükségesebb, leghasznosabb s leggyümölcsözőbb munkák létesítésére fordítsuk; egyszersmind sürgető kötelelességünk oda törekedni, hogy az idegen tőke is, melyet csakugyan alig nélkülözhetünk, oly vállalatokba rubáztassék be, melyek nem csak a részvényeseknek, hanem a nemzetnek is minél nagyobb hasznot hajtsanak, mert mi adjuk meg annak az árát.

Midőn sokan az ország gyarapodásának egyetlen vagy fő kulcsát azon jelszóban keresik: „Építsetek vasutakat!“, nem egy tekintetben tévednek. Első az, hogy a vasutakat az országos termelés olynemű rugóinak vagy eszközeinek látszának tartani, melyek a közvagyonosodást közvetlen előmozdítják, hogy tehát a közjólétet annál inkább gyarapítjuk, mennél több vasutat építünk bármily áldozatokkal. E tévedésre már *Hollán Ernő* úr figyelmeztetése a nemzetet azon előadásában, melyet az Országos Magyar gazdasági egyesület közgazdasági szakosztálya 1865. jan. 21-dikei ülésében elmondott. Teljesen osztozom az ő nézetében, hogy a vasút csak eszköz a gazdaságosabb, tehát könnyebb, gyorsabb és talán olcsóbb szállításban; de magában véve se nem termelés, se nem a termelés kellő értékesítése. E szerint a vasutak valamely ország gazdasági viszonyaira nézve csak úgy lehetnek hasznosak, — mint szintén *Hollán* úr megjegyzi, — ha számra és kiterjedésre a forgalom szükségleteivel helyes arányban állanak . . . Valamint egy gazda se növelné jövedelmeit, ha csupán csak szekereket csináltatna s vonó marháit szaporítaná: úgy a vasutak is magokban véve egy országot sem fognak gazdaggá tenni, sőt bizonyos körülmények között tönkre is tehetnék.

Más tévedés, s magára az ügyre nézve nagyon káros hiba az, hogy minden vasutat, melyet valamely cottaeria vagy vidék érdekében egyesek vagy társaságok terveznek, fényes jövendőjü *világforgalmi pályának* hirdetnek, hogy Európa nagy pénzpiaczeit a többnyire színlelt és hamis pathoszszal kikürtölt vállalat részére megnyerjék, vagy legalább az együgyű jámbor közönséget elámítsák, lőpre vezessék, s a differencia-játékot indíthassák meg. Mert hiszen az alapítók, magok se bízván a vállalat világforgalmi jelentőségében és rendkívüli jövedelmességében, részvényeiken többnyire túladnak, mielőtt a vasút elkészülhetne és megnyílhatna. Ez eljárás mellett az ország és nemzet ürügyelt közérdeke gyakran csak azon mosolygó álarcz, melybe a legszennesebb önzés és magánérdek búvik. Az alapítók előre szedik fel nyereségöket, a közérdekkel vajmi keveset gondolnak, könnyelműen szórják a jóhiszemű részvényesek pénzét, százezreket költenek holmi

titkos kiadásokra, sallangos reclame-ok gyártására s egyebekre, melyek, úgy mondják, a tőke megszerzésére szükségesek. S a fatalisticus hagyjáság, a mindinkább elharapozó conventia, a komoly köteleesség és szigorú becsületesség érzetének megtompulása mellett a közönség csendesen türi a játékot, mely az ország legfőbb érdekeit veszélyezteti; csendesen türi, midőn a bukott vállalatnak vagyonából is ezreket szavaz és fizettet magának a választmány! . . . Nagyon ideje, hogy a vasutak tervezésében és építésében más, komoly és becsületes eljárás váltsa fel az újabb időben felkapott szédelgéseket; ideje, hogy szegény hazánkban az eddig gyakran tapasztalt könnyelmű pazarlás helyett a legszigorúbb takarékoság alkalmaztassék minden közvállalatnál.

Végre abban is nagy hibát látok, hogy most nagyon is sok vasutat egyszerre akarnak építeni. Jelenleg az osztrák birodalomban tíz különböző, s többnyire nagy vasuti vállalat van engedélyezve s megindítva, mind a tíz vállalat részére egyszerre keresik a tőkét, mely névleges értékben vagy 300 millióra rúg. Egymással versenyezvén, természetesen felszökötetik a pénz árát. S a már engedélyezett vállalatokon kívül csaknem mindennap új meg új terv merül fel. Attól tartok hogy ekkép egyik-másik alárendelt jelentőségű vasút ki fog épülni, de azután új válság áll be, mely a legnagyobb jelentőségű fővonalok kiépítését ismét bizonytalan időre hátralöki.

Ezek előrebocsátása után immár elsőbben *vízi utainkról*, azután pedig *kész és tervezett vasutainkról* fogom igénytelen nézeteimet elmondani.

I. Vízi utaink rendszere.

Folyórendszerünknek igen sajátos szerkezete van. Főfolyamunk, a Duna, elsőben keleti, azután a Tiszával egyenközülég déli irányban hömpölyög, végre ismét keletnek fordulván, az ország déli határszélén majdnem oly ívet kanyarít, mint a Kárpátok éjszaki határbástyázata. A Tisza elsőben délnyugati, azután déli irányban foly. A Duna mellékfolyói felső Magyarországon többnyire éjszakkeltől délnyugatra s azután délkeletre, a Tisza mellékvizei ellenben éjszaknyugatról délkeletre és délre tartanak. Erdélyben a völgyek fői-

ránya keletről nyugatra csap; végre a Dráva és Száva nyugatról keletre folynak, majdnem egyenközűleg a Dunának Váczig való folyásával. Általában véve hazánk fővölgyeit némi egyenközűség jellemzi: a Dráva, Száva, Mura s a magyar Duna felső szakasza nyugatról keletre; a felső Tisza, Vízó, Iza, Szamos, a három Körös, Maros, a két Küküllő, a Béga és Temes többé-kevésbbé egymással egyenközűleg keletről nyugatra; a Vág, Nyitra, Garam, Ipoly, s a Rima, Sajó, Hernád, Tarca, Tapoly, Ondava, Laborcz, Latorcza, Nagyg, Taracz, Talabor szintén egymással többé-kevésbbé egyenközűleg éjszokról délre folynak, valamint a Duna közép szakasza s a Tisza hajózható része. Hajózásra leginkább a Duna, Tisza, Száva és Dráva alkalmasak; alárendelt vízi utakul még a Maros, három Körös, Szamos, Béga, Mura, Rába és Vág kiálkoznak.

Az ország fővárosán átfolyó Duna egyfelől nyugati, másfelől déli és délkeleti, a Tisza délészaki, a Dráva, Száva és Mura keletnyugati, a Maros keleti, a Körösök és Béga éjszakeleti, a Vág északi irányban nyitnak utat. Ámde Magyarország északi harmadát s Erdélyt egy rendesen hajózható és gőzösök által is járható folyó se hasítja, s e szerint a magyar birodalom keleti és északi részei ki vannak zárva a rendes vízi közlekedésből. A Duna jobb oldalán elterülő országrészen se fejlődött ki hajózás, jóllehet ott a Balaton, Enrópa egyik legnagyobb tava, valamint a hozzá csatlakozó vízrendszer, sőt némileg a Rába is alkalmasak a vízi közlekedésre, vagy azzá tétethetnének. Továbbá azon vízi utak, melyek az ország derekán s keleti és nyugati részén átvonódnak, mind keleti irányban futnak össze, és a félreeső Feketetengerbe vezetnek. Már pedig ez oly körülmény, mely hazánk vízi közlekedésére nézve nagyon kedvezőtlen. Azonban folyórendszerünknek legnagyobb hiánya hazánk forgalmára nézve az, hogy azt az egyetlen vidékünket, mely tengerrel érintkezik, nem foglalja magában; hogy azon egyetlen tengerpartunk, mely különben is oly messzire esik az ország szívéből, az országgal nincs hajózható folyó által összekapcsolva. Hazánk természetes folyórendszere tehát korántsem mutathat fel kedvező viszonyokat, sőt a forgalom tekintetében nagyon is mos-

toha. S folyórendszerünk azon hiányos, egyoldalú szerkezete mellett a két folyót egybekapcsoló csatornáknak sincs oly nagy jelentőségök, mint pl. a két, sőt három tengert egybekapcsoló franciaországi csatornáknak van, vagy a Rajnába ömlő Majnát a Dunával egyesítő Lajos-csatornáknak lehetne.

Mindazáltal folyórendszerünk megérdemli, hogy kellő vízimunkálatok által tökéletesbítettessék, s természetes útjai a közlekedésre minél alkalmasbakká tétessenek. Korántsem helyeselhető tehát azon hagyjáság, hogy ne mondjam: hanyagság, melyet ez ügy iránt századok óta tanusítottunk. Ne hanyjunk be oly csatornát, melyet maga a természet ingyen szolgáltatott nekünk, mint pl. a Duna soroksári ágát, hanem igyekezzünk inkább a meglevő vízi utakat javítani, sőt a hol csak lehet, kiterjeszteni, szaporítani s új csatornákat is ásni.

Jelenleg vízi utaink összes hossza, felszámításom szerint, osztrák mfdekben következő:

	Gőzössel és evezős hajóval járható	Csak evezős és kis hajóval járható
Duna, az anyafolyó	126 ₂ mfd	— mfd
„ Vág-Duna	3 ₂ „	— „
„ Győri Duna	2 ₂₃ „	10 „
„ Érsekújvári Duna	— „	1 ₂ „
„ Szentendrei Duna	4 „	— „
„ Soroksári Duna	7 ₂₃ „	— „
Tisza	119 „	41 „
Száva	78 ₃ „	18 ₂ „
Dráva	3 „	33 „
Maros	15 „	33 ₂ „
Vág	2 „	10 „
Temes	1 „	— „
Mura	— „	40 „
Kulpa	— „	18 „
Unna	— „	8 „
Szamos	— „	13 „
Hármas Körös	— „	34 „
Nyitra	— „	2 „
Ferencz-csatorna	— „	15 „
Béga-csatorna	— „	21 „
Sárvíz-Sió-Kapos-csatorna	— „	29 „
	362 ₂ „	227 ₂ „

E szerint összes hajózható utaink hossza 690,3 osztrák vagy kerékszámmal 722 földirati mfd volna, s így birodalmunk területének mintegy 8 □ mfdjére esnék egy mfd víziút. Azonban a Sárvíz-Sió-Kapos-esatorna mostani szerkezetében, még a legújabb szabályozás által sem lett igazán hajózhatóvá, sőt a másik két esatornán is még sokat kellene javítani, hogy rendeltetésének megfelelhessen. De még folyóinkon is a hajózásnak mindenféle akadályokkal kell küzöldnie, melyeket a természet szeszélye itt is ott is medrökbe rakott. Az újabb időben felkarolt szabályozás túlnyomólag csak óvó intézkedésekre szorítkozik: az áradásoknak akarják csak elejét venni, töltések által, vízjárta földeket igyekeznek megmenteni, s lecsapolásokat eszközölni. Ámde a közlekedést mindezekkel nem igen mozdítjuk még elő; sőt a hajózás egyenes és közvetlen előmozdításáról, magyarázva, szó sincs nálunk, mert hiszen még csak a folyók medreit se tisztítatjuk ki kellőleg! Félig vagy fonákul teljesített vízmunkálatok által nem sokat használunk a közlekedésnek, néha talán még ártunk is. Erre több példát lehetne idézni. Így a Kapos-Sió Sárvíz szabályozása s a Balaton lecsapolása félszázad óta van már munkában: minden tanácskozásban és tervezetben sok szó volt ugyan a hajózásról, de ez, mint a tetteleg végrehajtott munkálatok s maga az eredmény is tanúsítják, mindig csak nagyon mellékes tekintet volt. S ezt nem is akarom gáncsolni, mert hajózási esatornák építését nem lehet egyes földbirtokosokra bízni, vagy tőlük megvárni, azt csak az ország, vagy ennek meghatalmazásából részvényes társaság teheti.

A m a g y a r D u n a kétségtelenül Európa legjelesebb víziútjai közé tartozik, s minthogy azonkívül az ország szívéét is érinti, azért mindenek előtt abból kell minden akadályt elhárítani, mely a hajózást nehezíti vagy hátráltatja. Különösen pedig két szakasza van, melyben a hajózásnak sok bajjal kell küzöldnie; az egyik Pozsony és Gönyő között, s másik Baziástól kezdve a Vaskapun túlig terjed. Mindkét szakaszban a hajózás nagy vízálláskor is bajos, csekély vízkor pedig egészen megakad.*)

*) A Duna részletes leírását lásd: „A magyar birodalom természeti viszonyainak leírása” című munkám III. köt. 175. s. k. l.

A felső darabon, kivált a Püspöki és Ásvány közötti 6½ mfd hosszú részt kellene gyökeresen szabályozni. Ha a bécs-szőnyi vasút helyett inkább az öreg Duna medrét Pozsony és Gönyő között, s egyszersemind a mosony-györi Dunát szabályozzák kellőleg, mit pedig azon költséggel, melybe a vasút került, alkalmasint meg lehetett volna tenni: akkor bizonyosan többet használtak volna ezzel az ottani vidéknek s az egész országnak. Mert a teljesen szabályozott Duna s a bal partján épült vasút nemcsak a mostani forgalom szükségleteit elégítte ki, hanem jóval nagyobb forgalmat is megbírta.

De talán még multhatatlanabb szükség a Duna alsó szakaszát Baziás és Orsova között úgy szabályozni, hogy rajta a gőzösök folyvást járhasanak, s egész erejüket kifejthessék. Jelenleg a ottani rohanatok, örvények és szírtezetek miatt Drenkova és Orsova közt a gőzösök soha sem vontathatnak annyi uszályhajót mint kellene. Mikor pl. Orsovánál a vízállás 8 láb a mércze 0 pontja felett, akkor egy 200 lóerejű gőzös Budapestről lefelé 5000 mázsával megterhelt 10 uszályhajót bír meg; de így csak Drenkováig mehet, ott a tehernek felét, azaz 5 uszálykajót, el kell venni, s akkor is csak a Vaskapun mehet, ezen át pedig csak két uszályhajót vihet egyszerre. A Vaskapun át 5—6 megterhelt uszályhajóval csak akkor mehetni, mikor Orsovánál a vízállás meghaladja a 9 lábat 0 felett. Ámde ha a vízállás 5 lábnál kisebb, akkor a gőzhajózás helyenként egészen megakad, t. i. akkor már Moldovánál kell az árúkat oly lapos fenekű és kis hajókba rakni, melyek csak 8 hüvelyket merülnek, s ezek is csak Drenkováig járhatnak, onnan pedig szekereken kell folytatni az utat. Felfelé még nagyobb bajjal jár a hajózás, s még akkor is, mikor kedvező (a 0 pont felett 8 lábnál magasabb) a vízállás, a 200 lóerejű vontató hajó, mely Turn-Szörényig 10 uszályhajóval s 50,000 mázsa teherrel érkezik, csak egy uszályhajót vihet a Vaskapun át, tehát tízszer kell az utat ismételnie. Hogy általában a Duna azon darabján a közlekedést és áruszállítást lehetségessé tegye, a Dunagőzhajózási társaság kénytelen Drenkován, Orsován és T. Szörényben különböző nagyságu gőzösöket, uszályhajókat és sajkákat tartalékban, és számos oly embert, kiket különben nélkülözhetne, kalauzokat, hajóslegényeket, hordárokat, öröket stb.

szolgálatban tartani; sőt még szekerekről és lovokról is kell gondoskodnia, az árúk és emberek elszállítására, mikor a hajózás elakad. Így 1864-ben a társaság a kérdéses szakaszon egy 300 lóerejű vontató gőzöst, két keveset merülő 100 lóerejű személyszállító gőzöst, két 40 lóerejű gőzöst, s 36 faszáját tartott tartalékban. Azonkívül az utasok és árúk tovaszállítására 50 szekeret és fogatot tart, melyekkel a közlekedést 14 mfd. hosszú darabon a szárazon eszközli, mikor a hajózás végkép megakad. Méltán felkiáltja *Cassian* társasági igazgató:*) „Hol van, mondhatjuk, a föld kerektségén más hajózási vállalat, mely annyi erőlködést tesz, annyi bajjal és akadályal küzdök, midőn legnagyobb áldozatai mellett sem elégítheti ki a közönség igényeit, eltekintve a roppant költségektől és veszteségektől, melyeket a miatt a vállalatnak szenvednie kell?”

A Moldova és Turn-Szörény közötti rohanatok, örvények, sekélységek és szirtezetek által a gőzhajózási társaságnak 1842-től 1854-ig okozott különféle károsulások és veszteségek összesen 1.155,672 fnt, évenként tehát átlagosan 88,000 fnt tettek. 1859-től 1862-ig ugyanezen veszteségek összesen 230,857, átlagosan évenként 57,714 osztr. ért. fira rúgtak. Ezek csak a pozitív károk, de ki számíthatja fel a negatív veszteségeket, melyeket a gőzhajózási társaság közvetve az egész ország a miatt szenvedett és folyvást szenved, hogy a gőzhajózási közlekedés az Aldunán kisebb-nagyobb időközökben évenként megakad? A nagy gőzösök, melyek hetenként Bécsből vagy Pestről az Aldunára indulnak, rendszeren juliustól kezdve a következő évi marcziusig a Vaskapun alul elrekesztve maradnak, mert csekély vizálláskor az üres gőzösök sem jöhetnek vissza. 1844-től 1854-ig egy-egy évben a hajózási időszak alatt nagy gőzösök egyremásra a Kozlár és Dojka mellett 5., az Izlás, Tachtalia és Jucz mellett 13., a Greben mellett 22., a Vaskapunál 81.; 1855—1862-ig pedig a Sztenkán át 3., a Kozlár és Dojkánál 31., az Izláson Tachtalián át és Jucz mellett 60., a Grebennél 87., a Vaskapun át 151. napon nem járhattak! A Duna és mellék-

*) L. Oesterreichische Revue, harmadik évfolyam, VIII. köt., 187. l.

folyói szabályozása, mondja helyesen *Cassian*, oly ügy, melyet nemcsak a hajózás s ezzel a Dunagőzhajózási társaság érdeke igényel, hanem az egész osztrák birodalom (tegyük hozzá: kiyáltképen pedig Magyarország) kereskedelme, műipara és népének jóléte elutasíthatlanul követel!

E követelés évről évre sürgetősebbé válik, még sem mutatkozik valami nagy hajlam annak meghallgatására és teljesítésére. Fatalisticus megadással fizetjük a Dunagőzhajózási társaságnak évről évre az állami pénztárból a neki biztosított segélyt, mely 1865-ben is 1.133,263 fira rógott. Ha a Duna kellőleg szabályozva volna, úgy hiszem, a társaság egy évben se szorúlna állami segélyre, legalább méltán meg lehetne azt tőle tagadni. Az évenként fizetett segélypénz majdnem 20 millió ftnak teszi kamatját, e tőkével alkalmasint az egész Dunát lehetne szabályozni, s a kellőleg szabályozott Dunának bizony nem csak a hajózási társaság, hanem az egész ország venné hasznát. A Duna nem csak Magyarországnak, hanem egész Európának legnagyobb s leghosszabb folyama, több mint 500 mfd. hosszú hajózható utat szolgálta a mellékfolyóival és csatornáival, valamint a hozzája csatlakozó vasutakkal együtt, nagy és iparos országokat kapcsol össze legrövidebb irányban a levantei kereskedés központjával, déli Oroszországgal és a Feketetenger mellékeivel. A Duna azon közlekedési út, melyet a természet különösen Magyarországnak jelölt ki az aldunai tartományokkal s általában a kelettel való forgalomra. Nándorfejérvártól Orsováig hazánk déli határait locsolja, azután Szerbiát Oláhországtól, végre ezt Törökországtól választja el; nem csak felső és közép, hanem alsó szakaszainak partjain is léteznek már nagy jelentőségű kereskedő városok: Kladova, Csernecz, Bodon, Kalafat, Lompalánka, Rabova, Nikápoly, Szisztova, Dzsurdzsevo, Rusztesuk, Oltenicza, Szilisztria, Rasszova, Hirszova, Ibraila, Galacz, Regni és Tulcsa. Tehát nem az volna most a feladat, hogy Aradról Nagyszebenén át a Verestoronyi szorosba egy vasút építtessék, mely örökké csak vakutezába fog végződni, hanem az, hogy a Dunát szabályozzuk.**) Soha se képzeljük

**) Ezen feladat most még sürgetőbb szükséggé vált, miután

magunknak, hogy azon vasút, mely a Dunától s az említett kereskedő városoktól 20—40 mfdnyi távolságban futna el, s Oláhországban csak két jelentős várost, t. i. Buzeuf vagy Pitestit és Bukarestet kötné össze Galaczezal vagy Csernavodával, az alsó Duna mellékeinek kereskedését más irányba fogja terelni, mint a melyet neki a természet kiszabott. Azon vasút legjobb esetben 92 mfd hosszú lesz, tehát az egész útnak hossza Bécestől 163, Pesttől kezdve pedig Czegléden és Aradon át Csernavodáig 128 mfdet fogna tenni. Az állami vasúttársaság mostani átlagos szállítási díjai szerint egy-egy vámmázstól mfdenként 2,76 krt kell fizetni, e szerint egy mázsa árú szállítása Bécestől Csernavodáig 4 ft 50 krba, Pesttől Csernavodáig pedig 3 ft 54 krba kerülne.

A Dunagőzhajzási társaság mostani díjszabása mellett is egy mázsa árút általában 3 ft 45 krért, bizonyos esetekben (mérsékelt és különösen mérsékelt viteldíj mellett) 2 ft 69 kr és 1 ft 72 krért szállít a Bécestől Csernavodáig 227 mfd hosszú Dunán. Ha pedig a Duna Baziás és T. Szörény között kellőleg szabályoztatnék, annyira leszállíthatná a viteldíjakat, hogy egy mázsa árú szállítása Bécestől Csernavodáig a gőzösökön egyremásra csak 1 ft 40 krba, sőt evezős hajókon csak 80 krba kerülne; vasúton ellenben 1 ft 60 kron alul soha sem lehetne egy mázsa árút szállítani Bécsből Csernavodára*). Mikor pedig tömeges szállításokról van szó, akkor a vasút a gyorsasági igénynek se tehet eleget. A kellőleg szabályozott Dunán egy vontató gőzös 40—55 ezer mázsa terhet szállíthat egyszerre, ha tehát a szükség úgy kívánja, egy

az 1856-diki párisi békekötés következtében a Dunának Izakesától a torkolataig terjedő szakasza, torkolatai s a határos tenger hajózhatóvá tétele végett kiküldött Európai bizottság munkálatait immár bevégezte; a Szulinortorkolatát a meder szabályozása és kikotrása, az elsüllyesztett hajók eltávolítása s a tengerbe kinyúló két gáttöltés által nagy tengeri hajókra nézve is járhatóvá tette, s a hajózás előmozdítására a Sz. György-torkolatnál egy világító tornyot rakatott, Szulinában egy tengeri kórházat állított fel, s egyéb szükséges és czélszerű intézkedéseket is tett.

*) A déllátsági vasúttársaság legújabb viteldíj-szabásai szerint is az általános viteldíj mázsaenként s egy mfdre ezek: I osztály 1, II. oszt. 2, III. oszt. 3, kr.

nap alatt 2—3 vontató gőzössel 80—160 ezer mázsa árút lehet útnak indítani.

Ily árumennyiséget vasúton csak 25—50 mozdony által 4—800 kocsival lehetne elszállítani, s ahhoz bizonyosan több nap kivántatnék, s a szállítás annál lassúbb volna, mivel a tervezett vasút négy különböző társaság kezelése alatt állana. A nagy áruforgalom mindenkor az olcsóbb közlekedési utat követi, s azért bizonyos, hogy se Bécsnek és Pestnek szokott forgalma az aldunai tartományokkal, se a Közép-Európa és Kelet közötti átmeneti áruforgalom nem fogja a tervezett erdélyi vasutat követni. Csak a személyforgalom, a gyors-árú- és pénzküldemények egy része fogja a vasútra fordulni. De végre még a létrehozási költséget is számba kell venni. Az erdélyi vasút Csernavodáig legkedvezőbb esetben 75 millió ftba fogna kerülni, a Duna kérdéses szakaszának tökéletes szabályozása pedig, a szakértők előleges fölvetése szerint, csak 4 millió ftot igényelne. De tegyük e költséget még annyira, s tegyük, hogy a Pozsony és Gönyő közötti szakasz tökéletes szabályozása is 8 millióba, a magyar Duna hajózási akadályainak teljes elhárítása tehát 16—20 millió ftba kerülne. Még akkor is az ország s nevezetesen Budapest érdeke mulhatlanul követeli, hogy e költség minél előbb teremtessek elő, s a Duna szabályoztassék; az arad-nagyszében-verestoronyi vasút pedig, legalább egyelőre, elmaradhatott volna. A Dunán eszközölt mostani áruszállítás mellett is a szabályozás által megkimélhető viteldíj maga vagy 2 millió fira rúg, de nagy kérdés, fog-e az arad-nagyszében-verestoronyi vasút valaha 2 millió ftnyi tiszta jövedelmet hajtani.

Nekünk okvetlen oda is kell törekednünk, hogy hazánkban a mű- és gyáripárt honosítsuk meg, különösen pedig mindent el kell követnünk, hogy Budapest műipara virágozzék fel. Csak akkor fogja a mezei gazda nyers terményeit illően értékesíthetni, ha azok legnagyobbbrészt magában az országban fogyasztatnak el és dolgoztatnak fel; ne csak a nyers terményeink kiviteléről álmodozzunk, ne csak gabnakiviteli vaspályákat tervezgessünk, hanem igyekezzünk a belföldi fogyasztók számát és képességét nevelni, s igyekezzünk ipari készítményeinknek is kelendőséget mind a bel- mind a kül-

földön szerezni. Nyugat felé nem igen fordulhatunk iparkészítményeinkkel; ellenben kelet felé fordulhatunk; az aldu-nai tartományokban, Törökországban, a Feketetenger mellé-kein versenyezhetünk a németekkel, svájcezzel, angolokkal és francziákkal. Erre nézve azonban első feltétel az, hogy a Dunán való szállítás minél szabályosabb, könnyebb és olcsóbb legyen, ezt pedig csak a Duna szabályoztatása által érhetjük el. Tudjuk, hogy a 23 mfd hosszú Lajos-csatorna Bajoror-szágban a Dunát a Majnával s illetőleg Rajnával kapcsolja össze. Azon nagyszerű víziút tehát Európát átszögellvén, az Éjszaki és Fekete tengereket, a németalföldi és kisázsiai ré-veket kapcsolja össze. E nagyszerű víziút délkeleti felének forgalmát mi támaszthatjuk új életre, s áldásainak nagyobb része is ránk fog áradni, ha szellemi és anyagi tespedésünk-ből felocsúdunk.

Vége a Pozsony és Gönyő, meg a Baziás és T. Szörény közötti szakaszok szabályozásán kívül kívánatos még, hogy Budapest körül azon vízimunkálatok tétessenek meg, melyek által fővárosunk minden időre biztosíthatnák oly veszélyek ellen, milyen az 1838-diki volt. E tekintetben s egyszers-mind közlekedési szempontból *Reitter Ferencz* főmérnök úr ismeretes csatorna terve csakugyan megérdemli, hogy kivite-léről komolyan gondolkodjunk. A soroksári Dunaágnak né-melyek által javasolt elzárását szerencsétlen gondolatnak tartom. Más országban csatornát ásnának, ha nem volna, ná-lunk pedig a természet adta csatornákat se tudjuk megbe-esülni és felhasználni. A Reitter úr terve már csak azért is figyelemre méltó, mivel a soroksári Dunaágot fel akarja hasz-nálni. *Poroszkay* torontálmegyei főmérnök úr idevágó javas-lata is figyelemre méltó.

Második folyónk, mely egészen sajátunk, a *Tisza*. Ennek szabályoztatása, mint tudjuk, már évek óta foly. Az eddig elért eredményeket senki sem méltányolhatja jobban mint én; mindazáltal, szerény vélekedésem szerint, tökéletes-nek és teljesen befejezottnak csak akkor fogjuk a Tiszaszab-ályozást mondhatni, mikor a folyó nem csak megfékezve leend, hanem egyszersmind a földöntözésnek és hajózásnak is szolgál. A hajózás és közlekedés érdeke az eddigi szabá-

lyozási munkálatok által bizonyára keveset mozdított elő; a mi nagyon természetes, miután az ármentesítési munkálatok egészen az érdekelt földbirtokosokra és községekre bíztak, a kormány pedig a kincstár költségén eszközölni kívánatos lett volna; a medertisztítási munkálatok se végezettek kellőleg, vontató utakról pedig épen senkisé is gondoskodott. A Tisza akadály-talan hajózhatása országos érdek, tehát kellő szabályoztatása hajózási tekintetből csak az ország költségén eszközölhető.

Annak megtörténte után a vízi közlekedés kétségkívül a Tiszán is nagy lendületet fog venni, s akkor a gőzhajózási társaság se fogja elhanyagolni.

A *Szávát* és *Drávát* szintén országos költséggel kell szab-ályozni, és medreikből a hajózás akadályait elharitni. Szat-máry Károly ugyan a Száváról azt mondja, hogy a medrében találtató sok fővénytortlat, zátony és törzs miatt csak magas vizállás idején hajózható. De a gőzösök mégis Sziszekig jár-hatnak és járnak rajta, s nagy hiba, hogy még azon alsó szakaszán se tisztított ki kellőleg a medre. Pedig kellő szabályozással a Szávát még feljebb is, sőt a Kulpát is ha-józhatóvá tehetjük; ily akadályokat, milyen a Kulpára nézve a petriniai híd, csakugyan nem kellene továbbra is tűrni. — A Drávában, igaz, hogy Légrádtól le Vizvárig fővénytortlatok vannak, s hogy Vizvártól lefelé számos fatörzs és szertesztét felállított vízimalom akadályozza a hajózást, s végre az erdő-vel benőtt partjain a vontatáshoz szükséges tisztások és gya-logutak sincsenek. Mindazáltal bebizonyított tény, hogy a Dráván is járhatnának gőzösök fel Légrádig, ha medre kellő-leg szabályozva és kitisztítva volna. Tehát mind a Száva mind a Dráva megérdemlik, hogy országos költségen szabá-lyoztassanak, és teljesen hajózhatóvá tétessenek. Sőt a szabá-lyozási munkálatokat a Kulpa és Mura folyókra is érdemes kiterjeszteni, hogy rajtok az evezős hajók és talpak járása megkönnyíthessék.

Vége még a *Maros*, a három és egyesült *Körös* sza-bályoztatása is szükséges a vízi közlekedés érdekében. A Maros, melyen Aradig gőzösök járhatnak, Erdély szívébe nyit utat, Marosportóig, sőt talán Maros-Vásárhelyig szabályoztat-

hatnék úgy, hogy hajózható legyen. Az erdélyi kősó, fa és gabna Magyarországra most is rajta szállítatik leginkább. Kellő szabályoztatása s medrének kitisztítása bizonyosan sokkal, de sokkal kevesebbe kerülne, mint az arad-szebeni vasút, s bizonyosan hasznosabb volna mind Erdély mind Magyarország forgalmára nézve. Hogy a három Körös, s némileg a Szamos, Bodrog, Hernád, Rába és Vág is a vízi közlekedésre alkalmasak, vagy legalább alkalmasakká tétethetnek, szintén kétséget nem szenved; s hogy az azon folyókon való hajózás a környező vidékek áruforgalmára nézve hasznos volna, senki sem fogja tagadhatni. A szabályozási költséget azon folyók is megérdemelnék, noha csak alárendelt jelentőségűek.

A kellő szabályozási és medertisztítási munkálatok által hazánknak gőzökkel járható útjait tetemesen meghosszabbíthatjuk, illetőleg szaporíthatjuk, s az evezős hajók számára is részint új utakat nyithatunk, részint a tetteleg már használtakat lényegesen javíthatjuk; egy szóval a folyókon való közlekedést még sok tekintetben kiterjeszhetjük és megkönnyíthetjük.

Ámde úgy hiszem, a vízi közlekedés érdekében nem elég csak a folyókat szabályozni, a természet adta vízi utakat kiigazítani és járhatóvá tenni. Szükségesnek tartom, hogy hajózási csatornákat is építsünk ott, hol a természeti viszonyok megengedik. Mert jóllehet, mint már megjegyeztem, folyórendszerünk szerkezeténél fogva nálunk a csatornáknak nincs és nem lehet oly nagy jelentőségök, mint pl. Oroszországban és Franciaországban: mégis az illető vidékekre, sőt az egész országra nézve is félreismerhetlen hasznuk van. Mindenekelőtt szükséges volna a már meglévő csatornákat tökéletesen kiépíteni s megigazítani. Sokszor volt már szó a *Béga- és Ferencz-csatornák* nagy hiányairól, melyek miatt rajtok a közlekedés mindenkor bajos, gyakran pedig teljesen elakad. Nevezetesen a temesvári kereskedelmi és iparkamara ismételve figyelmeztette a kormányt és nemzetet a két csatorna hibáira, s olháríttatásukat sürgette; de felszólalásai siker nélkül maradtak.

Továbbá a *Sárvíz-Sis-Kapos* csatornát is meg kellene vizsgáltatni, s ha lehetséges, igazán hajózhatóvá tenni,

miszerint ne a Balaton csapolassék le, hanem a Duna kapcsolassék össze vele egy használható vízi út által. Hogy az említett csatorna mostani állapotában a hajózásra alkalmatlan, s leginkább csak a Balaton melléki sivár homokterületek növelésére szolgál, mutatja a tapasztalás; tehát a legújabb szabályozás és lecsapolás is hiábavaló, félszeg, sőt némi tekintetben káros munka volt.

A meglévő csatornák kiigazítása után új csatornákat is lehetne és kellene ásni. Reitter tagtársunk tervét a pesti csatornára nézve már megemlítettem. Azonkívül a *Tisza-Körös-csatorna* tervezetett. Hasznos volta mind öntözési mind közlekedési tekintetben, úgy látszik, általánosan el van ismerve, s kivitele sem járna legyőzhetlen természeti akadályokkal. Tisztelt másodelnökünk a Tiszaszabályozásról tartott értekezésében megemlítette, hogy III. Károly már 1722-ben nyújtatott be külföldi mérnököktől készített csatornázási javaslatokat, melyek szerint a következő csatornák indítványoztattak: 1) a Tiszából Dob helységtől a hajdú városoknak és Debreczennek, onnan Mező-Túrnak a Körösbe, s ezt követve Csongrádig; 2) ugyancsak a Tiszából Ároktőtől Fügeden és Bódon át a Tarnába, s innen Eörsön és Dózsán át a Zagyvába, s ezt követve Szolnokig; 3) a Dunából Pest vagy Vác felől a Tápiót és Zagyvát követve Szolnokig a Tiszába; 4) s végre a Dunából Kalocsától Szabadkán át a Tiszába. E javaslatok azonban feledékenységbe merültek és csak a Ferencz-csatorna ásatott meg, mely a Tiszából a Dunába való hajózást 45 mfddel rövidíti meg. Ennél csakugyan sokkal nagyobb jelentőségű lett volna azon csatorna, mely a Dunát és Tiszát Pest és Szolnok, vagy Pest és Csongrád között kötötte volna össze. De *Balla* mérnök ide vágó terve is csak papíron maradt. Miután most Pest és Szolnok között már vasút van, még csak azon kérdés merül fel, vajjon nem volna-e czélszerű a Dunát a Tiszával Pest és Csongrád között egy hajózható csatorna által összekapcsolni? E kérdésre földíratí szempontból habozás nélkül igenlőleg válaszolok, főleg tekintettel arra, hogy a hármás Körös mégis előbb-utóbb teljesen hajózhatóvá tétetik, s a Tisza-Körös-csatorna is létesülni

fog. Nem hiszem, hogy valaki e vízi útnak nagy előnyeit kétségbe vonhatná.

De továbbá a Drávát és Szávát is lehetne és kellene hajózható csatorna által összekapcsolni; ez pedig Eszék és Bród között volna legcélszerűbben kivihető. Legyőzhetlen természeti akadályok hihetőleg ott sem volnának, s meg vagyok arról győződve, hogy az *eszék-bródi csatorna* az országnak s különösen Budapestnek forgalmi érdekeit jobban mozdíthatná elő, mint a tervezett zimon-szászkei vagy zimon-eszéki vasút. Végre *Beszédes* főmérnök úgy tartja, hogy a Balatont a Murával lehetne Pölöskefőnél egy hajózható csatorna által összekötni. Ha tehát a Sárvíz-Sió-csatorna valósággal hajózhatóvá tétethetnék, s ha azután a Balatont a Murával is össze lehetne kapcsolni: akkor a Balatonon s a kétfelé ágazó nagy csatornákon csakugyan élénk vízi közlekedés fejlődne ki.

Az érintett folyók szabályozásán s a meglévő csatornák kiigazításán kívül tehát vízi utaink rendszerének kiegészítésül a következő új csatornákat építhetnők:

- 1.) A *Pest-Soroksári* Reitter vagy Poroszkay tervei szerint;
- 2.) A *Tisza-Kőrös-csatornát*;
- 3.) *Pest-Csongrádi csatornát* a Duna és Tisza összekapcsolása végett;
- 4.) Az *Eszék-Diakovár-Bródi csatornát* a Dráva és Száva összekapcsolása végett;
- 5.) A *Balaton-Mura csatornát*.

II. Vasútrendszerünk.

Mielőtt meglévő és tervezett vasutaink taglalásába ereszkedném, szükségesnek vélem a nagy világforgalom mostani állásáról és irányáról néhány szót elmondani. Ez talán annyival kevésbé felesleges, mennél inkább szeretik némelyek új vasutak tervezgetésénél a világforgalmat emlegetni.

Hazánk nemzetközi forgalmáról, kiviteli, behozatali és átmeneti kereskedéséről, nincsenek biztos statisztikai adataink. A Pesti Lloydban nem rég megjelent, bizonytalan, s úgy látszik kissé túlzott felvetéseken alapuló kimutatás szerint

1864-ben Magyarország összes behozatala 195, kivitele pedig 136 millió ftra rúgott volna. Mennyi esik ebből az átmeneti forgalomra, nem tudjuk. Az osztrák birodalom kereskedelmi kimutatásai szerint 1861-ben a birodalom árubeli behozatala 204.203.014, kivitele 281.239.090, s 1861—1863-ig átlagosan egy-egy évben a behozatal 238.780.000, a kivitel 290.343.000 ftra rúgott. Az átmeneti árú forgalom pénzértéke az 1851—1860 években átlagosan évenként 117, 1861-ben 114 s 1862-ben 116 millió ftot tett. Ez összegből a német vámszövetségre és Svájcországra, bejövethet 71, a kimenetnél csak 9, s az orosz és török birodalomra a bejövethet 3, a kimenetnél pedig 44 százalék esik. Ez adatokból látjuk, hogy az osztrák birodalom nemzetközi forgalma általában s átmeneti forgalma különösen nem mondható igen nagynak, kivált pedig a kelet felől Ausztrián át nyugatnak s nyugat felől Ausztrián át keletnek menő forgalom bizony csekély. Ennek főoka az, hogy Ausztria, s különösen hazánk, *nem esik a mostani nagy világforgalom útjába.*

Az ó és középkorban, mikor az európai nemzetek közlekedési színhelye a Földközi-tenger volt, a nyugat és kelet közötti forgalom a siriiai, kisázsiai partvárosokon s utóbb leginkább Alexandrián át eszközöltetett. E forgalmat Szidon, Tyras és Karthago, Phokaea, Milet, Korinth és Athéna az ókorban, Velence és Genua a középkorban közvetítették. Nevezetes közlekedés a Feketetengeren is volt; a partjain épült városokban az Eufrates vidékeiről, a Perzsa és Káspi tenger mellékeiről, az Indiából és Sinából való árúk az éjszaki Ázsiából és Európából oda vitt terményekkel találkoztak, s a görögök, velenceiek, genuaiak onnan hordák szét a Földközi-tengert környező országokba. A kelet és nyugat s részint dél és éjszak között létezett azon közlekedési folyamnak egyik ága a Feketetenger felől a Duna völgyén ment felfelé, közép és nyugati Európának tartva. Az Aldunánál két felé oszlott: fővonala a Duna völgyében maradván Budapesten, Bécsen stb. át a bajor városoknak, mellékvonala pedig Erdélyen s északkeleti Magyarországon át Lengyelországba tartott. E szerint hazánknak a középkorban, talán már az ókorban is, tetemes átmeneti forgalma volt. Nem csak Német-

ország, hanem Franciaország, Belgium és Hollandia, sőt Anglia s részint a skandináv országok is a dunai úton közlekedtek a kelettel, melytől a legbecsesebb s legkeresettebb árukat kapták. A keresztesek is ezt az utat választották, midőn hazánkon keresztül Konstantinápolyba s onnan a szent földre igyekeztek. De már a középkornak másik felében a dunai úton való forgalom esökkenni kezdett; az olasz városok a kelet és nyugat közötti közlekedést jobbra magokhoz vonták, s a német és svájci kereskedők, sőt a németalföldi és hanszás városok is, kelet terményeit Velenczében keresték fel s az Alpokon szállíták át hazájokba. Utóbb a genuiaiak és velenceiek a gibráltári szoroson át az Atlanti tengerre hajózáván ki, Portugallia és Franciaország nyugati partjai mentén éjszakra tartottak, s így végre tengeri úton jutottak a németalföldi és ángol kikötőkbe. Az első velencei hajók 1318-ban vitorlázának be az antwerpeni kikötőbe, keleti árukkal és hazai gyártmányokkal. A genuiaiak néhány évvel előbb álltak közvetlen összeköttetésbe a németalföldiekkel. Midőn Brügge és Gent kereskedelmök aranykorát élték, a közlekedés nyugati Európába még csaknem egészen szárazföldi volt. Antwerpen nagysága már a tengeri forgalmon épült. A XIV. század első felétől kezdve Európa nyugati országainak közlekedése egymással, Olaszországgal, az áfrikai és ázsiai partvidékekkel mindinkább a tengeren történt, s különösen az Atlanti tengert mind több hajó lepte el. Végre Diaz Bertalan és Vasco de Gama Áfrikát körülhajózáván, a Keletindiába s általában Ázsia déli és keleti tartományaiba vezető folytonos tengeri utat nyiták meg, Kolumbus pedig a messze nyugaton az Atlanti tengeren túl egy új világrészt fedezett fel. Csaknem ugyanakkor, midőn az európai hajós nemzetek előtt új pályák nyíltak, a Földközi-tenger keleti felét környező országok a törökök hatalmába kerültek, kik a keresztyének közlekedését mindenkép akadályozzák vala. Mindezen körülmények közreműködése mellett a Földközi-tengeren való forgalom mindinkább ellankadt, az olasz városok hanyatlásnak indultak, s a viláfgorgalom színhelyévé az Atlanti tenger lett, melyen Európa nyugati országai versenyeztek egymással.

Az ó és közép korban a viláfgorgalom leginkább csak

abból állott, a mit most olasz kifejezéssel „levantei“ kereskedésnek nevezünk, mely jelenleg a viláfgorgalomnak aránylag csak igen csekély részét teszi, s mely annál csekélyebb lett, mennél inkább pusztultak el a török birodalom egykor virágzó tartományai, s mennél inkább terjeszkedett dél felé az orosz birodalom. Most tehát a nyugat és kelet s az éjszak és dél közötti közlekedésnek, vagyis a tulajdonképi viláfgorgalomnak fő színhelye az Atlanti és Ind tengerek, s ezen a Suez csatorna se fog nagy változást tenni. A Földközi és Fekete tengerek most alárendelt medenczék, melyeken leginkább csak azon országok közlekednek egymással, melyek azt közvetlen környezik.*)

*) Hogy a viláfgorgalom mostani főszínhelye az Atlanti oceán, s azon államok által eszközöltetik, melyek vele határosok, a következő statisztikai adatokból is kitetszik. *Hausner* (l. *Vergleichende Statistik von Europa*) az európai államok évenkénti be- és kivitel; forgalmát az 1857—1862-ki átlag szerint 23,836,600,000 frankra, az átmeneti forgalmat pedig 7,441,400,000 frankra teszi. Ez összegekből esik:

	ki- és bevétel	átvitel
Nagybritanniára	7,696 millió frank	2,101 millió frank.
Franciaországra	4,441 „ „	1,507, „ „
Német vámegeletre	3,074, „ „	517, „ „
Orosz birodalomra	1,498 „ „	100 „ „
Oszták birodalomra	1,447, „ „	344, „ „
Németalföldre	1,401, „ „	356 „ „
Belgiumra	1,090, „ „	885, „ „
Olaszországra	1,301, „ „	312, „ „
Svájcországra	723, „ „	345 „ „
Hamburgra	639, „ „	1,278, „ „
Brémára	174, „ „	340, „ „
Lübeckre	58, „ „	117, „ „
Törökországra	519, „ „	95, „ „ stb.

Tehát Nagybritannia és Franciaország az összes be- és kivitel; forgalomnak több mint felét közvetítik, s az átviteli mozgalomnak is majdnem felét. Ausztria átviteli csak akkora, mint a kis Svájcországé, vagy Bréma városé, vagy Németalföldé; ellenben Belgiumon két, Hamburgon majdnem négy annyi árú megyen át, mint az egész nagy oszták birodalmon.

Az 1862—1864-diki átlag szerint Nagybritannia összes beviteli 250,146,000, összes kiviteli 143,688,000 font sterlingre rúgott, még pedig idegen országokból való beviteli 174,107,000, kiviteli oda

Ezek előrebocsátása után könnyen beláthatjuk, hogy hazánk, mely az Atlanti tengertől távol esik, a világforgalomban soha sem fog nagyon kiváló részt venni, akár közvetlen akár közvetve. Csak a Földközi-tenger egyik éjszaki karját, az Ádriai tengert érinti, s ezt is csupán végső esésénél, fő folyama pedig a Feketetengerbe ömlik, mely úgy mint a Káspi tenger csaknem egészen az orosz birodalomba, az elzárkozó óriás testébe van már bekebelezve. Ezeknél fogva leginkább csak a Földközi-tenger keleti felének s a Feketetengernek aránylag csekély forgalmában vehetünk némi részt. Különösen pedig átmeneti forgalom csak annyiban lehet nálunk, mennyiben az osztrák német tartományok, Német- és Svájc-ország az aldunai tartományokkal, a török birodalom európai és ázsiai részével, a Fekete és Káspi tengerek mellékeivel és Egyiptommal közlekednek. Ámde Nagybritannia s általában Európa nyugati hajós nemzetei az említett európai és ázsiai országokkal sem igen fognak hazánkon keresztül közlekedni, annál kevesebbé fogják azt tenni az Eufrates mellékeit, Perzsiát, Indiát stb., vagy Afrika éjszaki tartományait illetőleg; jöllehet Londonból Indiába a legrövidebb út hazánkon vonul keresztül. Ezen legrövidebb, de egyszersmind legköltségesebb utat legfeljebb némi postai és személyközlekedés fogja választani, mint a máris fenálló telegrafvonal tanúsítja.

98.969,000 font sterling, a többi saját birtokaira és gyarmataira esik. Az idegen országokkal való forgalom pénzértékéből a *Levántéra*, azaz Török, Oláh, Moldva országokra, Sziíára, Palesztínára és Egyiptomra bevétel 21.904,000, kivétel 10.166,000; *keleti Afrikára*, azaz a Verestenger kikötőire, Adenre, Arábiára, Persiára, Burbon s Kuria Maria szigetekre bevétel 55,000, kivétel 95,000; *déli Európára*, azaz Olaszországra, osztrák birodalomra, Görögországra, Jóniai és Malta szigetekre bevétel 4.578,000, kivétel 7.463,000, tehát összesen azon országokból, melyekből az átvétel részben az osztrák birodalmon át történhetnék, a bevétel Nagybritanniába 26.537,000, a kivétel oda 17.724,000 font sterlingre rúg évenként. Ellenben a sinai birodalomból 15,109,000 font sterlingért visz be Nagybritannia, s 4.186,000 font sterlingért visz ki oda. A különböző amerikai országokkal folytatott forgalma pedig az említett három évi átlag szerint 93.112,000 font sterlingre rúgott, s ebből a bevétel Nagybritanniába 61.660,000, a kivétel pedig Nagybritanniából 33.452,000 font sterling.

A nagy világforgalomra nézve bizony a Duna-út elveszté hajdani jelentőségét! Mindazáltal mint már feljebb megjegyeztem, minden foutságot most se lehet tőle megtagadni, s az kétségkívül még növekedni fog, ha a török birodalom európai és ázsiai tartományai valaha új életre támadnak fel, s ha az orosz birodalom mostani elzárkozottságából kibontakozván, a népek közlekedését felszabadítja. S a mennyiben általában véve nálunk átmeneti forgalomról lehet szó, az mégis csak leginkább a kelet-nyugati irányt, tehát a Duna völgyét fogja követni. Ugyancsak némi átmeneti forgalom dél-éjszaki irányban is támadhat nálunk, ha tudniillik kereskedésünk Fiume közbenjárásával valamikor önállóságra emelkedik, s Galiciával, Lengyelországgal és általában a Kelet-tenger mellékeivel biztos, olcsó és gyors közlekedést indíthatunk meg.

Behozatalunk úgy mint kivitelünk leginkább nyugati irányt követett eddigelé. Mert behozatalunk túlnyomólag gyártmányokból és gyarmati terményekből állott, melyeket leginkább az osztrák örökös tartományokból és Németországból kaptunk, (a gyarmati terményeket főleg Hamburg felől, kisebb részben Trieszt felől)*. Kivitelünk czikkei leginkább nyers termények és gyártási anyagok, melyeket jobbára az osztrák tartományok, Németország, Svájc, csekély mennyiségben Olaszország, Franciaország, Nagybritannia s egyéb nyugateurópai országok vettek. A Földközi és Atlanti tengereken túl, úgy szólván, még csak némi lisztünk és borunk talált magának piacot. Behozatalunk és kivitelünk tehát egyaránt leginkább az osztrák birodalom nyugati felétől és Németországtól függött, s egész kereskedésünk nagyon is szenvedőleges volt. A dunai út mentén kelet felé kínálkozó pia-

*) A birodalom közlekedési viszonyainak fonákságát bizonyítja pl. a következő tény: 1864-ben Triesztbe Törökországból 21,462, Egyiptomból 70,909, Nagybritanniából 12,885 vám-mázsa pamut vittett be, Triesztből egy mázsa pamut se ment Angliába. Reichenbergbe (Csehországba) 1864-ben egy mázsa pamut szállítása Alexandriából Trieszten át 6^o—9^o, ellenben Liverpoolból Hamburgon át csak 2—2^o fűba került! Ausztria tehát még a levantei és egyiptomi pamutot is túlnyomólag Liverpoolból kapja!

ezokat sem a kivitelre sem a behozatalra nézve nem voltunk képesek magunknak biztosítani. Dél felé még most se nyílt meg előttünk oly út, mely Fiumét arra képesítené, hogy kivitelünket és behozatalunkat a Földközi s némileg az Atlanti tengeren is közvetítse. Mindezeknél fogva kereskedelmünk felette szerény, alárendelt és mások kényétől függő körülmények között forgott.

Láttuk, hogy annak egyik fő oka folyórendszerünk mostoha szerkezetében rejlik. Tehát a vasutakat mind a bel mind a külforgalom tekintetében nálunk természetesen mindennek felett oly irányokban kellett volna és kellene építeni, hogy általuk a vízrendszer hiányai pótoltsanak s illetőleg igazítsanak ki. Ez azonban eddig nem történt, s azért a vasutak forgalmunk rendszerében nem is eredményezték azon üdvös változásokat, melyeket méltán remélhettünk*). Ha óhajtjuk, hogy közlekedésünk eddigi egyoldalúságából kibontakozzék, kereskedésünk függő és szenvedőleges állapotából kiemelkedjék: úgy a vasúti tervezéseknél fő tekintettel még most is arra kell lennünk, hogy általuk vízi utaink hézagai kipótoltsanak. Hogy erre nálunk eddigelé nem igen gondoltak, arról meg győződhetünk, ha *kész vasutaink* irányait szemügyre vesszük.

Mikor 1838-ban az első vasutat Pozsonyból Nagyszombatnak kezdék építeni, akkor a vasutak jelentőségét nem igen sejtítették még. A lőerőre épített vasút inkább csak helyi érdekű kísérlet volt; hogy vele általánosabb czélt nem is értek, bizonyítja az eredmény. Azután 1844-ben a *pest-váci* és *pest-szolnoki* vasutak építéséhez fogtak. A kiindulás helyes volt, mert minden fő forgalmi útnak az ország szivéből kell kiindulnia. Szolnok felől Debreczen felé terveztették a vasut folytatása; ezen tervezet is, tekintve a belforgalom

*) Itt eltekintünk a vasúti társaságok fonák eljárásától, melyet pl. a viteldíjak megállapításában követnek, s melylyel mind saját magok, mind az ország érdekeinek annyit ártottak és ártanak folyvást. Mégis csak hallatlan fonákság pl. az, mely szerint az állami vasúton a Marethgtől Oraviczáig szállított vas mázsájától 90 krt, ellenben a Pestről Oraviczáig szállított vas mázsájától 30 krral többet, azaz 1 ft 20 krt kell fizetni!

szükségletét, helyes volt. Amde a *vác-bécsi* vasút előbb épült fel, bizonyára loginkább politikai okokból, ámbár kivitelünk és behozatalunk addig is a dunai völgyet követte túnyomólag. Azért nincs is az ellen kifogásom, hogy mindekelőtt a Duna balpartján elvonuló *pest-bécsi* vasutat építették ki; előbb utóbb csakugyan ki kellett volna építtetnie. De azt már egyáltalában nem helyeselhetem, hogy 1850-ben a Dunával és a balparti vasúttal egyenközűleg Bécsből Szönyig is építettek egy vasutat; mert ennél csakugyan sokkal szükségesebb, előbb való és czélszerűbb vállalatot lehetett és kellett volna kivinni. Ily vállalat lett volna, mint feljebb emlittem, a Duna szabályozása Pozsony és Gönyő között. De más, sokkal szükségesebb, vasutat is lehetett volna építeni.

Találunk ugyan más országokban, pl. Nagybritanniában, Németország némely vidékein, Franciaországban stb. is hajózható folyók egyik, másik, sőt mindkét partján egyenközű vaspályákat: de rendszeren nem ezekkel kezdik a dolgot, hanem csak akkor építik, mikor a növekedő közlekedés szükségessé teszi. Azután azok vagyonos országok, saját tőkékkel építik vasutjaikat, tehát bizvást tehetnek oly dolgot is, mely némileg feleslegesnek, fénytűzésnek mondható. De a hol, úgy mint nálunk, az állam a közlekedési társaságoknak bizonyos kamatokat kénytelen biztosítani, s e czím alatt a többnyire külföldi részvényeseknek milliókat fizet évenként az adózók rovására: ott csakugyan helytelen pazarlásnak kell kijelentem azt, midőn a két-három ágban hajózható folyószakasz mindkét partján egyenközű vasutak építtetnek. Hogy a jobbparti vasút építésénél az ország valódi érdekéről szó nem volt, vagy ha volt is, csak ürügyül szolgált, már csak azon tény is bizonyítja, hogy a vasutat, miután már csakugyan megépítették, legalább az esztergomi szénbányáig nem folytatták. Mert akkor az ottani barnaszenet mind a vasúti üzletnél használni, mind Bécsbe szállítani lehetett volna.

Az elhibázott irányban épített vasútnak további folytatása is csak czélszerűtlen lehetett. Földirati és nemzetgazdasági viszonyaink között valóban czélszerűtlen azon vasút, mely Új-Szönyből Székesfehérváron át viszen Budára! Tehát azon ember és áru, ki és mely Bécsből vagy Győrből Buda-

pestre tart, kénytelen a Győr, Szöny és Kis-Bér, s a Szöny, Székesfejérvár és Buda közötti háromszögök szarait megfutni! Bizonyára, sajtóságos fényt vet nemzetgazdasági politikánkra azon körülmény, hogy az Új-Szöny felől Székesfejérvárnak épített vasút az esztergomvidéki szénbányákat gondosan kikerülte, hogy köflachi szenet fogyaszthasson, s további folytatásában a szapári szenet sem használja, jóllehet csak 2½ mfdnyí távolságban vonúl el a szapári bányáktól.

Hogy azután Székesfejérvár felől a vaspályát Lepsényen túl a szintén hajózható Balaton hosszában építették, szorosán partjainak görbületeit követve mindenütt, sőt a Balaton hullámai ellen se biztosították kellőleg, úgy hogy utólag a tónak egy részét lecsapolni, s a partjain elterülő sivár homokterületeket néhány ezer holddal szaporítani kellett: azt ismét csak abból magyarázhatjuk meg magunknak, hogy az illetők az ország valódi érdekeivel nem sokat gondoltak. Különben, úgy hiszem, lehetett volna benne módot találni, hogy a vasút Székesfejérvártól Kanizsáig ne csak leginkább mocsárokon és pusztákon vonúljon át Somogy megye szélén, hanem pl. Hidvég, Zala, Karád, Marczali, Nemes-Vid stb. városokat érintse. De mindez még csakélység! Hogy azonban Kanizsáról a vasutat Csáktornyan át Pragerhofba s illetőleg Triestbe vezették, erről csakugyan magyar ember belső megindulás nélkül nem szólhat. Igaza van *Lónyay Menyhért* úrnak, midőn erre vonatkozólag azt mondja: Semmi sem jellemzi az egykori kormány kisszerű indokait, s irányunkben nem csak érdektelenségét, de egyenes idegenségét, mint az, hogy a francia társaságot, melynek a bécs-triesti és olaszorsági vasút-vonalokat eladták, nem kötelezték a vasútnak Kottoritól Fiuméig való folytatására.

Már 1847-ben építették a Bécs-Ujhelyből Sopronynak tartó vasutat, mely tehát vakutezába végződött, s így csak helyi érdekű volt. Ha már a Duna jobb oldalán a folyammal egyenközülleg akartak vasutat építeni, akkor országos jelentősége csak azon vonalnak lett volna, mely Sopronyból Pápán és Palotán keresztül folytatott volna Fehérvárra. A Bakony, úgy hiszem, legyőzhetlen akadályt nem képezett volna. De a helyett, hogy a sopronyi vonalt folytatták volna, a bécs-szö-

nyit építették 1850-ben, s ez lehetlenné tette a soprony-fehérvári vonalt, mely, meggyőződésem szerint, a nem rég megnyitott *soprony-kanizsai* is sokkal üdvösebb volna. Mert a vaspályák hálózatában nagyon is csodálatos két négyszögöt (vagyis inkább sokszögöt) képeznek azon vonalok, melyek Bécs, Szöny, Fejérvár, Kanizsa, Soprony és Bécs-Ujhely s másfelől Bécs-Ujhely, Kanizsa, Pragerhof és Grác városokat kötik össze. De még ezeknél is csodálatosabb azon félig már szintén elkészült két négyszög s egy háromszög, melyek odább délnyugatra a Kottori, Pragerhof, Steinbrück, Zágráb, Körös és Kaproncza, továbbá Zágráb, Hrastnigg, Lajbach, Sz. Péter, Fiume, Ogulin és Károlyváros, s végre Károlyváros, Zágráb és Sziszek városok közötti vonalok által jelöltetnek meg. Hiszen ha képesek volnánk saját magunk emberségéből a vasutakat felépíteni, s nem kellene külföldi részvényesek adófizetőivé válnunk: akkor legkisebb kifogásomse volna az efféle vasúti kacskaringós négyszögelések és háromszögelések ellen! De a fenforgó körülmények között, sajnos szegénységünk mellett, nagy hibának és könnyelmű pazarlásnak tartom. — Mindezen vasutak, melyeket eddig megérintettem, noha a pest-bécsi mulhatlanul szűkséges és elsőrendű vonal volt, semmi tekintetben se pótolták ki folyórendszerünk, vagyis vízi közlekedésünk rendszerének lézagaait és hiányait. Ezt csak azon vonal tette volna, mely a dunántúli kerületet diagonálisban szegi, mely tehát Budapestről Fejérváron, Kanizsán, Körösön, Zágrábon és Károlyvároson át a tengerparthoz, Fiuméba vezet. Ez azon vaspálya, mely hazánkra nézve legelső s mindenk felett legszükségesebb volt, melynek létrehozatalán megtörhetlen buzgalommal kellett volna munkálkodnunk. Azon a költségen, melybe a bécs-szöny-fehérvári, a bécs-ujhely-soprony-kanizsai, a kottori-pragerhofi és zágráb-steinbrücki vonalok kerültek, bizonyosan a még most is hátralevő kottori-zágrábi és zágráb-fiumei vonalokat is meg lehetett volna építeni, sőt a soprony-fehérvári is. S azon két vaspálya egész forgalmunknak sokkal nagyobb lendületet adott volna, mint eddig felépített összes vasutaink.

A *pest-szeged-temesvár-baziási* vonal ellen nincs kifogásom; jóllehet egészben véve az se szolgál a természet adta

vízi utaink lényeges javítására és kipótolására, mert csak a Duna és Tisza utrendszeréhez alkalmazkodik és csatlakozik.

De a vasút-építésnek legesudálatosabb alkotmánya mindenesetre a *mostani tiszai vaspálya*. Ha valaki egyedül hazánk földirati viszonyait s országos közlekedésünk érdekeit tanulmányozza és veszi figyelembe, sehogysem fogja megérteni, miért kellett a vasutat, melyet annak idején kiválólag magyar érdekűnek hirdettek, épen a Sárrét metropolisába, Püspök-Ladányba vezetni; miért ágaztatták ott szét egy villává, Debreczen és Nagyvárad felé, hogy két vakutezába végződjenek, s hogy azon két város se közlekedhessenek egymással vasuton, miután az árúkat a fuvarosok sokkal gyorsabban és olcsóbban szállítják egyik városból a másikba, mint a gőzmozdony? Még inkább kell azon bámulnia, hogy a vasutat így folytatták, miszerint Nyiregyháznál harmadik vakutezája legyen, s azután nagy kerüléssel onnan Miskolcra és Kassának csavarogjon! Lehet-e ábrándosabb vasúti polygont képzelnünk, mint ez: Kassa, Miskolc, Lúcz, Szerenes, Tokaj, Nyiregyháza, Debreczen, Püspök-Ladány, Czegléd, Pest! S ily polygonon akarják, hogy a felföld Budapesttel közlekedjenek, mikor pl. a gömöri vasat a Tiszán le s a Dunán fel Pestre olcsóbban szállítják, mint a tiszai vasuton! No de még az se volt elég, még egy vakutezába kellett vinni a vasutat, t. i. Aradra, hogy a nagyszebeni uraknak valamikor alkalmok legyen az arad-szeben-verestoronyi vasút mellett lelkesülni, s világgforgalmi jelentőségét hirdetni a bámuló világnak! Arad és Szeged között gőzhajózás van, vagy legalább lehet; Pest és Miskolc között nincs vízi közlekedés és nem is lehet soha; mindenekelőtt tehát a *pest-miskolczi vonalt* kellett volna kiépíteni, hogy a *miskolc-kassai* vonal is megnyerje jelentőségét. — Végre ki mondhatja meg annak okát, hogy miért vezették a vasutat úgy, hogy az alföldi népes helységektől minél nagyobb távolságban vonuljon el, miszerint a nagy tömegű nyers terményeket, melyek az alföldi helységek egyetlen forgalmi cikkei, gyakran a pályaudvarba, a vasútra se lehessen szállíttatni, holott nem egy alföldi helységnek oly széles és egyenes utcái vannak, hogy a pályát magán a helységen át is lehetett volna építeni?

Csuda-e azután, hogy a tiszai pálya jövedelme csak 2—3 százalékat teszi az építési tőkének? De mit gondolt ezekkel az építető társaság? hiszen akár szállít valamit, akár nem, a biztosított jövedelmet az állami pénztárból, azoknak filléreiből kapja meg, kik a mostani tiszai pályának legkisebb hasznát se veszik. Annyi bizonyos, hogy vízi közlekedésünk hiányain a tiszai pálya sem segített; a felföld azon része, mely a vízi közlekedésből ki van rekesztve, annak se veheti hasznát.

A *soprony-kanizsai* vasútról már elmondtam véleményemet; nem kárhoztatom ugyan feltétlenül, de nagyon czélszerűnek sem tarthatom; a soprony-fehérvári vonal mindenesetre helyesebb és szükségesebb lett volna. Annyi bizonyos hogy a soprony-kanizsai vonal csak alárendelt jelentőségű, s kiépítettése bizvást azon időre halasztathatott volna el, mikor az elsőrendű vonalak már el leendnek készítve.

Ha tehát kész vasutaink irányait hazánk földirati viszonyainak s közlekedési érdekeinek szempontjából vizsgáljuk: meg kell vallanunk, hogy sok tekintetben el vannak hibázva, még pedig annyira, hogy némely hibát helyre se hozhatunk többé.

A munkában levő vasutak közül, a *pest-losonczi* hasznos is, szükséges is lehet; de kár volt a részvényesek által befizetett tőkéből annyit dobni azoknak torkába, kik világgforgalmi jelentőségét hirdetgették, s azt igyekeztek a közönséggel elhíttetni, hogy Pest a salgó-tarjáni barnaszénből évenként legalább 3 millió mázsát fog fogyasztani! Ha kissé kevesebbet kürtölgették és ajándékoztattak volna ide is, oda is, talán csőd helyett a vasúti üzletet nyithatták volna meg. Az eljárás, melyet a losonczi és alföldi vasutak létesítése körül követtek, máris fegyvert nyújt azoknak kezébe, kik azt vitatják, hogy a vasútépítés nem lehet országos ügy, hanem közbirodalminak kell maradnia, mint a minőnek eddig tekintetett. Egyébiránt a pest-losonczi vasútnak kijelölt irányát sem tarthatom nagyon helyesnek; mindenesetre sokkal előbbvaló és szükségesebb lett volna a *pest-hatvan-miskolczi* vonal. Mert ez az egész felső magyarországi közlekedési rendszernek s minden éjszakkeleti kapcsolatnak is alapját teszi. S azután azon kérdés állott volna elő: vajjon nem

ezélszerűbb-e Losoncztó Rimaszombatón át Miskolczczal egyfelől, s másfelől Balassagyarmaton át Váczzal összekapcsolni? Hogy a szénbánya-társulat azon vonalt tervezte, miszerint a barnaszénnek Pesten nyisson piacztó, azt nem annyira országos, mint inkább magán érdekéből tette. S tartok tőle, hogy erre nézve is tévedt. Az országos érdeknek bizonyosan jobban szolgálnának a *pest-miskolczi* s a *vác-balassagyarmat-losoncz*i vonalok. Ezek elkészültével a salgó-tarjányi szénbányákat szárnyvonalok által Füleken át Losonczczal s a gömöri vasgyárakkal lehetett és kellett volna összekapcsolni.

Most vizsgáljuk meg azon vasutak irányait, melyek már engedélyeztettek, vagy még csak *tervezettek*.

A magyar törvényhozás több országgyűlésen foglalkozván a vasúti kérdéssel, következőleg jelölte ki hazánk vasúti hálózatának fővonalait:

1.) *Nyugati irányban*, a Duna bal partján elvonuló pest-bécsit, mely tehát a törvényhozás értelmében már ki van építve.

2.) *Délnyugati irányban*, a budapest-fiumeit, mely még most sincs egészen kiépítve, s melynek hiányzó tagjait csakugyan mindenekelőtt s mulhatlanul ki kell építeni.

3.) *Keleti irányban*, a pest-váradit, mely szintén már megvan; de folytatása és kiegészítése Erdélyen keresztül az oláh határig még hibázik.

4.) *Északkeleti irányban*, a pest-miskolcz-kassai vonalt, melyből tehát még az első és fő darab, a pest-miskolczi, hibázik, s melyet a galicziai határig folytatni kell.

5.) *Északi irányban*, a Pestről, illetőleg Esztergom-Nánáról a Garam völgyén fel, s azután a Vág völgyébe és a jablunkai hágóig vezető vonalt.

6.) *Végre délkeleti irányban*, a pest-szeged-temesvár-baziási vonalt, mely már megvan.

Az Országos Magyar Gazdasági Egyesület 1862-ben kiadott Emlékiratában szintén azon hat vonalt emeli ki, mint vasúti hálózatunk alapvonalait, mint melyek az ország fő közlekedési erei, s melyek nemcsak hazánk belforgalmát

közvetítik és fogják leginkább közvetíteni, hanem egyszersmind „hazánk szerencsés geographiai fekvésénél fogva valószínű világkereskedési vonaloknak is bizonyúlnak.“

Én ugyan hazánk geographiai fekvését, mint már előadtam, a tulajdonképeni világforgalomra nézve nem tartom kiválólag kedvezőnek: mindazáltal a pest-nagyvárad-brassói és pest-bécsi, a budapest-fiumei és pest-miskolcz-kassa-tarnovi vonalokon nem csak nagy kiviteli és behozatali, hanem jelentős átmeneti forgalom is fog támadni. S annyiban világkereskedelmi vonaloknak is tekinthetők. Hátrább áll e tekintetben a pest-temesvár-baziási, s az 5-dik pont alatt említett vonal, mely Esztergom-Nánáról a Garam völgyén menve felfelé Besztercebányának, onnan pedig éjszakra Szucsánnak és Jablunkának tartana. Ezt a vonalt, vagyis inkább csak garamvölgyi részét, nem tekinthetem oly elsörendű s mulhatlanul szükségesnek, hogy kiépítését nagy áldozatokkal is kellene sürgetni. Igaz, hogy az éjszaknyugati irány, mely által hazánk északi Németországgal legrövidebb uton jut kapcsolatba, nagy fontosságú, mivel terményeink nagy része éjszaki Németországban talál piacztó, s behozatalunk nagy részét is éjszaki Németország készítményei teszik. De ha azon vonal a Duna szabályoztatása s a nagyvárad-brassói, meg a buda-fiumei vonalok létesülése előtt építetik ki: akkor az leginkább csak Poroszországnak fog használni, ellenben saját müiparunkat és termelésünket, kivált pedig Budapest felvirágzását veszélyeztetheti. Az is igaz, a mit azon vonalra nézve az Országos Magyar Gazdasági Egyesület mond, hogy belforgalmunk kifejtésének érdeke sürgeti, hogy az iparos (vagy legalább iparossá válható) felföld a termékeny alfölddel olcsó és gyors közlekedési eszközök által minél közelebb és gyakori érintkezésbe hozassék. Végre abban is egyetérttek, mit az Emlékirat nemzetiségi szempontból mond. De a kérdéses vonal déli felét illetőleg, négy völgy versenyez egymással, t. i. a Vág, Nyitra, Garam és Ipoly völgyei; most pedig még a már készülő félben levő pest-fülel-losoncz-i vasút is, melyet szintén Besztercebányáig terveztek, versenyez némileg a garamvölgyivel. Szegénységünk mellett, mind a négy vagy öt pályát csakugyan nem építhetjük fel egyszerre

s egyhamar; de nincs is rá szükségünk. Mindenesetre legalkalmatlanabbnak a *vágőölgyi* vonalt tartom, mivel az ország szélén vonul el, még pedig a Ferdinánd-pályával egyenközűleg. A *nyitra-völgyi* vonal is egyelőre még elmaradhat. Annyi bizonyos, hogy az azon irányban vezetendő pályára nézve Besztercebánya a legalkalmasabb eszmópont. Tehát most csak az a kérdés, vajjon, feltéve, hogy legyőzhetlen természeti akadályok nincsenek, nem volna-e czélszerű a vasutat az Ipoly völgyében, vagy Vácztól Balassagyarmaton és Losonczon át Besztercebányára vinni, vagy pedig a pest-fülek-losonczi Besztercebányáig s illetőleg Jablunkáig folytatni? Bizonyos az is, hogy a gömöri bányáipar sokkal nagyobb jelentőségű, mint a bars- és hontmegyei, s hogy Gömörben általában a műiparnak több alapfeltételeit találni, mint akár Barsban, akár Hontban. Ez okoknál fogva a pest-oderbergi pályának vagy Gömör megyét kellene érintenie, vagy lehetőleg közelében elvonatnia. E tekintetben az osztrák miniszterium 1864-diki emlékiratában kijelölt vonalt helyesebbnek tartom, mint a garamvölgyit, feltéve t. i., hogy a pest-losonez-besztercebányai pálya csakugyan kiépítették, s e miatt a vác-balassagyarmat-losonezi lehetlenné tétetik. Mert a losonez-besztercebányai vasút némileg a hont- és barsmegyei bányavárosoknak is használna, másfelől pedig a gömöri vasipart is előmozdítaná. De az éjszaknyugati irányra nézve mégis legezélszerűbb s legrövidebb vonal az, mely Vácztól Balassagyarmaton és Losonczon át Besztercebányára, s onnan Szucsán, Jablunka és Oderberg felé tart. S így módosítván az 5-dik pont alatt említett vonal irányát, ezt is csakugyan fővonalnak tartom, melyet a pest-losonezi és kassa-szucsáni vonalok előtt kellett volna és kellene kiépíteni.

Egyébiránt a garamvölgyi vasutat sem ellenezném, csakhogy kiépítését későbbre halasztanám. Az 1, 2, 3, 4, 6, pontok alatt megjelölt öt vonal s a vác-losonez-besztercebánya-oderbergi, kétségkívül vasúti hálózatunk alapvonalai, s helyesebb irányokat valóban nem lehet kijelölni, tekintve országunk configuratióját s folyórendszerünk szerkezetét.

Az osztrák miniszterium, mint imént említettem, 1864-ben tett közzé egy emlékiratot, melyben az egész osztrák

birodalom számára az építendő vasutak irányai ki vannak jelölve. Ennek ellenében az Országos Magyar Gazdasági Egyesület második emlékiratában hazánknak részletes vasúthálózatát tervezte s az olcsó vasutak meghonosítását ajánlván, és az *első, másod és harmadrendű vasutakat* különböztetvén meg, azon eredményre jutott, hogy az általa tervezett *fővonalok* hossza 270 mfd, építési költsége 207 millió ft;

a *másodrendű* vonalok hossza szintén 270 mfd, építési költsége pedig 87 millió ft;

a *harmadrendű vonalok* hossza 278 mértföld, építési költsége 53 millió ft, miből azonban a kincstár terhére csak 18 millió ft esnék. A tervezett vasutak tehát összesen 347 millió ftba kerülnének, összes kiterjedésök pedig 818 mfd. volna. Ehhez a 253 mfdnyi kész s az 59 mfdnyi munkában levő vasutakat hozzá számítván, az egész vasúthálózat 1130 mfdre terjedne, s összes építési és felszerelési költsége 565 millió ftba kerülné. (Az emlékirat szerzői a harmadrendű vasutak költségéből csak a 18 milliót számítják fel, mely szerintök a kincstár terhére esnék, s így az összes költséget csak 530 millióra teszik). — Ellenben a ministerialis javaslat szerint a tervezett új vasutak hossza csak 529 mfd. volna s költségek 345 millió ftot tenne; tehát egész vasúthálózatunk 841 mfdet tenne, s 573 millió ftba kerülné. S e szerint a vasutak a Gazdasági Egyesület tervezete szerint 289 mfd-dal hosszabbak volnának, s 8 millióval kevesebbe kerülnének. (A Gazdasági Egyesület Emlékirata ugyan azt mondja, hogy a költség 43 millióval volna kisebb; de az nem áll, mert akár a kincstár terhére esik, akár nem, mégis a harmadrendű vasutakra fölvetett egész 53 milliónyi költséget kell számba venni.)

A költségek szempontjából tehát a Gazdasági Egyesület javaslata lényegesen különbözik a ministeriumétól.

Ez pedig oly kérdés, mely nálunk igen nagy figyelmet érdemel, minthogy Európa legszegényebb nemzetei közé tartozunk, tehát mindenben, a vasutak építésében is, a lehető legnagyobb takarékosagra vagyunk utalva, ha óhajtjuk, hogy fajunk jövő nemzedéke legalább az ország fő részének birtokában megmaradjon. Különbözik ugyan a Gazdasági

Egyesület javaslata a ministeriumétől a javasolt vasutak irányára nézve is, a mennyiben el vannak mellőzve a ministerium által javasolt *puchó-mezerics-weiskircheni, szentpéter-fiumei, fülek-breznóbányai, sziget-csernoviczi, szamos-ujvár nagybánya-szigeti, külesd-pécsi, nagykikinda-erdődi* vonalok; ellenben a *nagyvárad-kolozsvári* vonal elsőrendűnek van kitűzve, holott a ministerium által egészen mellőztetett, s azonkívül számos másod- s kivált harmadrendű vonalok vannak kijelölve, melyek a ministerialis tervezetben szintén hibáznak. Minthogy mostanában a harmadrendű, leginkább csak helybeli érdekű vasutak építéséről komolyan még alig lehet szó, miután a fő és másodrendű vonalok még megállapítva sincsenek véglegesen, nem hogy már együl egyig ki volnának építve: azért a Gazdasági Egyesület Emlékiratában tervezett harmadrendű vasutakat egészen mellőzöm, és csak az *első- és másodrendű vasutak* irányait veszem szemügyre.

Az Országos Magyar Gazdasági Egyesület kérdéses Emlékirata a *főrendű* vasutak közé mindazokat számítja, melyek már megvannak vagy legalább már munkába vétettek, nevezetesen a *soprony-kanizsai és arad-szebeni* vonalokat is; továbbá azok közé számítja a *kassa-oderbergi, nána-szucsáni, hatvan-miskolczi, nagyvárad-brassói, eszék-fiumei, eszék-zimoni, kanizsa-pécsi, kottori-zágrábi s budapesti kapcsoló* vasutakat.

Igen helyeslem, hogy az emlékirat különböztetést tesz az első- és másodrendű vasutak között, mert a közlekedési viszonyoknál fogva ily különböztetést még akkor is kellene tennünk, ha mindjárt az építési és felszerelési költségek tekintetében különbség nem volna is köztük. De ha, mint kell, az osztályozás alapjául az ország configurációját s a közlekedési viszonyokat vesszük: akkor azon mellékes körülmények, hogy az illető vasút vagy már elkészült, vagy munkában van, már engedélyeztetett, vagy még csak tervezetett, nem dönthetik el a kérdést. Így pl. a mostani tiszai pálya egy harmadrendű vasút igényeinek se felel meg, s egyes részei a vasút-hálózat elkészülte után fognak csak az első- vagy másodrendű vasutak közé sorakozni.

A munkában levő s imént elkészült vasutak közül, *Lónyay Menyhért* úrral egyetértve, sem a *soprony-kanizsai*, sem az *arad-szebeni* vonalokat nem tarthatom elsőrendűeknek. Mindkettő legfeljebb vidéki érdekű, tehát legfeljebb a másodrendű vasutak közé sorozható, jóllehet mindkettő az osztrák ministerium javaslatában is előfordúl. Sőt az arad-szebeni vasutat károsnak is kellene kijelentennem, ha általa más, sokkal hasznosabb és szükségesebb vasut építtetése késleltetnék, vagy végkép akadályoztatnék.

A tervezett vasutak közül legelőször is a *kassa-jablunkai* s illelőleg *oderbergi vasutat* nem tarthatom elsőrendűnek, jóllehet már engedélyezve van, még pedig az állam részéről való kamatbiztosítással 54 millió forintnyi tőkére nézve. Azon érvek, melyeket a kassa-oderbergi vasút mellett az osztrák ministerium emlékirata felhord, közelebről megvizsgálva nem sokat nyomnak. Ugyanis az mondatik ott, hogy a kérdéses pálya Felső-Magyarország fémekben gazdag vidékeit s az osztrák Sziléziában Osztraunál meg Karvinnál levő kőszénvidékeket szeli át, s az általa érintett vidékeket még a porosz Sziléziában levő nagyszerű kőszénbányákkal is kapcsolatba teszi. Tehát az ottani (szepei és gömöri) műiparosok a vasut által azon helyzetbe jutnak, hogy minden szükséges nyers anyagot meg tüzelőszert olcsóbban szerezhetnek meg, gyártmányaikat pedig könnyebben szállíthatják szét. Nevezetesen a felső-magyarországi vasipar a sziléziai kitűnő kőszén használhatása által képessé tétetik, hogy a külfölddel, különösen pedig Poroszországgal versenyezhesen. Egészen ily értelemben nyilatkozik az Országos Magyar Gazdasági Egyesület második Emlékirata is: „A kassa-oderbergi vonal rendelkezése igen fontos, az ugyanis Felső-Magyarország gazdag fémkerületeit a terjedelmes sziléziai kőszéntelepekkel kapcsolatba hozza. E körülmény a vasipar szempontjából érdemel fő figyelmet, minthogy azáltal képesítve lesz olcsóbban termelni, s a külföldi, különösen a porosz versenyzéssel megküzdeni.“ Bocsánatot kérek, de ki kell mondanom, hogy ez nagyon félszeg okoskodás. Felső-Magyarország vasipar-telepeit kapcsolatba akarják lenni a 30—40 mfdnyi távolságban levő kőszéntelepekkel, hogy a vasut olcsóbban lehessen előállítani, mint mosta-

nában. Ámde a vaskövek kiolvasztására, vagyis a nyers vas előállítására csak faszénen lehet használni, tehát a nyersvas előállítása nem lesz olcsóbb, ha a kassa-oderbergi pálya felépül. A kőszénen előnyösen csak a nyers-vas finomításánál használják, úgy Sziléziában, mint Felső-Magyarországban. Tehát vagy Gömörben és Szepesben kell vasfinomítókat felállítani s azután a sziléziai kőszénen 30—40 mfdnyi uton oda szállítani, vagy pedig a gömöri és szepe si nyers-vasat kell a vasuton Sziléziába vinni, hogy ott finomíttassék. Akár a nyers vasat szállítják messze földre finomítás végett, mint eddig történt s most is történik, akár a kőszénen hozzák be messzeföldről, a porosz vastermelők mindig előnyben lesznek. S bizonyára, ha a kassa-oderbergi vasút majd megnyitattik, a poroszok kész és finomított vassal fogják elárasztani Felső-Magyarországot, bacsak magas védvámok nem zárják ki a külföldi vasat. Általában furesa ötlet az, mely szerint a kassa-oderbergi vasutat csak azért kell felépíteni, minthogy Sziléziában kőszénbányák vannak. Mintha saját hazánkban, Borsod, Heves és Nógrád megyében nem volnának elég terjedelmes barnaszéntelegek, melyek, mint az ozdi vasgyárak bizonyítják, a vasfinomításra csak oly alkalmas szénen szolgáltatnak, mint a sziléziai telepek. Nem volna-e czélszerűbb a magyarországi széntelegeket vasutak által a vastelepekkel kapcsolatba tenni? Igen ám, de a felső-magyarországi vastermelők nagy része még nem látja be annak mulhatlanszükségét, hogy a nyers-vas nálunk finomíttassék, továbbra is csak nyers vasat akar előállítani s azt finomítás végett [Sziléziába küldeni, hogy azután ismét finomított állapotban visszakerüljön. Vajha ne csalódjának azok, kik hiszik, hogy a kassa-oderbergi vasút Felső-Magyarország vasiparát fel fogja virágoztatni! Nagyon furesa már azon körülmény is, hogy az illető társaság az engedély által fel van jogosítva a vasanyagokat, melyek a hazai vasipar érdekében építendő vasúthoz megkívántatnak, a külföldről vámentesen behozni! — A magas védvámok sokáig fenn nem állhatnak többé; ha tehát a felső-magyarországi vasiparosok a verseny által nem akarnak elnyomatni, akkor okvetlenül oda kell törekedniük, hogy a vasbányák és vaskohók birtoki viszonyai mostani kuszált és bonyolodott állapotukból kiszaba-

dítassanak, miszerint a vasköveket ne kelljen 10—20 és több mfdre ide-oda szállítani; hogy továbbá az apró bánya- és kohóvállalatok egyesítése által üzleti tőkájüket és termelési képességeiket öregbítsék; hogy az utak, melyeken a vaskövek és faszén szállítatnak, kijavíttassanak; hogy finomítók állíttassanak fel, melyekben az összes nyers vas finomíttathassék, miáltal a sziléziai finomítóktól függetlenekké váljanak; hogy vasgyáraik a magyarországi széntelegekkel és vasfogyasztási piacokkal vasutak által képesítassanak össze. Csak akkor lesznek képesek a vasat olcsóbban mind előállítani, mind az eladási piacokra szállítani, tehát a külfölddel is csak akkor fognak sikeresen versenyezhetni. Ohajtom, hogy a kassa-oderbergi vasút épen nekik ne ártson leg-többet!

De a ministeri emlékirat még azt is mondja: „Végre a kassa-oderbergi vasút, a tiszai és erdélyi vaspályákkal kapcsolatban, az éjszaknyugatról délkeletre irányzott nagy kereskedelmi vonal közép tagja.“ Erre megjegyzem, hogy a tiszai és erdélyi vaspályákon soha sem fog valami nagy áruforgalom támadni, ha úgy építtetnek fel, mint a ministerium javasolja. Azután mindenekelőtt az erdélyi vasutakat kellene helyesen megállapított irányban építeni, nem pedig a kassa-oderbergi vasúttal kezdeni. Ennek kiépítése, mielőtt a Budapestről az ország határai felé vezető hat fővonal teljesen elkészül, az ország közlekedésére inkább káros, mintsem üdvös befolyást fog gyakorolni. Mert a kassa-oderbergi vasút a vácz-balassagyarmat-losoncz-besztercebánya-oderbergi vonalt soha sem fogja kipótolni. Pest kereskedelmére már a galicziai és krakó-bécsi vasutak is káros befolyást gyakorolnak, mert általok Felső-Magyarország egy része közelebb jutott Bécshez, mint Pesthez, melylyel csak a tekervényes tiszai pályán közlekedhetik. Mindezeknél fogva én a kassa-szucsáni vonalt csak másodrendűnek tartom, melynek kiépítését későbbre kellett volna halasztani.

A ministeri javaslat még a *zsolna-puchó-weisskircheni* vasutat is ajánlja; ez már egészen felesleges, s az Országos M. Gazdasági Egyesület méltán elmellőzte, még a harmadrendű vonalok közé sem vette fel.

Az Országos M. Gazdasági Egyesület Emlékirata az *eszék-fiumei* és *eszék-zimoni* vasutakat az elsőrendű, a *nagyvárad-eszéki* vagyis *alföldi* vasutat pedig a másodrendű vonalok között sorolja fel. A lapokban olvassuk, hogy a kormány e vonalokat valóban engedélyezni is szándékozik. Én mostani s legközelebbi jövőben remélhető forgalmi viszonyaink között igazán fővonalnak általában csak azon hatot ismerhetem el, melyeket a magyar törvényhozás s a Gazdasági Egyesület első emlékirata is olyanoknak kitért. (T. i. a nána-szucsáni vonal helyébe mindig a vácz-balassagyarmat-besztercebánya-szucsánit teszem.) Azok közé a *zimon-fiumei*, vagy *zimon-eszéki* és *eszék-fiumei* egyáltalában nem tartozhatnak. *Szathmáry Károly* úr megczáfóhatlan érvekkel bebizonyította, hogy a zimony-fiumei vasút közlekedési érdekeinknek nem felelhet meg, s egyszersmind az eszék-fiumei vasútnak, mely az alföldihez csatlakoznék, előnyeit mutatta ki a zimony-fiumei felett. De hasonló okokkal, melyeket a zimon-fiumei vonal ellen felhord, az általa pártolt eszék-fiumei vonal ellen is lehet harcolni. Mind az alföldi, mind az eszék-fiumei, valamint a zimon-fiumei vasutak tervezésénél a fősúlyt az alföldi gabna-kivitelre vetik. *Szathmáry Károly* úr is csak azt bizonyítja, hogy mennyi gabnája van hazánknak s különösen az Alföldnek, melyet Fiumén át kivihetne. Igaz ugyan, hogy most jobbra csak gabnát természetünk, s hogy ebből rendes években a belfogyasztáson felül vagy 12 millió mérő marad, melyet kivihetünk. Ámde mind a gabnára, mind egyéb nyers terményeinkre nézve sok más ország versenyez velünk a világ piacán; mi azokat sem oly mennyiségben, sem oly olcsón nem állíthatjuk elő és szállíthatjuk a tengerre, hogy nagy előséget nyerhessünk a többi termelő országok felett. A nyers termények legállandóbb s legbiztosabb piacza csakugyan maga az ország. Mérsékelt égalju ország soha sem képes nyers terményei árán a szükségletei fedezésére szolgáló kézművi és gyári készítményeket megfizetni; azért minden mérsékelt égalju ország a műipart kénytelen meghonosítani, ha előbb-utóbb koldusbotra nem akar jutni. Azért nálunk is a vasúti tervezéseknél a műipar érdekeit kell főleg tekintetbe venni. Ha csak a gabna-kivitelről van szó, akkor kétségtel-

len, hogy erre alkalmasabb a nagyvárad-eszéki és eszék-fiumei vasút, mint a zimon-fiumei vagy pedig zimon-eszék-fiumei. De úgy tartom, nagyon csalatkoznak azok, kik hiszik, hogy egy több mint 100 mfdnyi vasút illő jövedelmet fog hajtani, ha egyedüli vagy főrendeltetése a gabnaszállítás. — A zimony-sziszeki, vagy zimon-eszéki vasút mostani körülményeink között merőben felesleges. Két hajózható folyó hosszában egy vasutat építeni akkor, mikor még a legszükségesebb fő közlekedési vonalok sincsenek kiépítve, a legnagyobb hiba. Azon vasút vagy felette csekély forgalmat fog közvetíteni, vagy orosz, szerb és oláh gabnát, sertéseket s egyéb nyers terményeket fog szállítani Trieszt felé. Szabályozzuk inkább a Szávát és Drávát, mit pedig sokkal kisebb költséggel tehetnénk, s többet használunk vele mind Szlavoniának, mind Magyarországnak. De az eszék-fiumei vonal se pótolhatja az egyenes vasutat Budapest és Fiume között. Nemzeti bünt követnének el, ha amazt kiépítnék, emezt pedig nem egészítenék ki. Az Alföld bizony nem fog dúslakodni, ha a közlekedési eszközök fonák rendszere által gabnájának legbiztosabb, legállandóbb s legközelebbi piacát, Budapestet tönkre tesszük. Ez okból minden vasutat kárhoztatnom kell, mely egyetlen tengerpartunkat az ország fővárosának mellőzésével akarja elérni. Az eszék-fiumei vonal mindenesetre csak másodrendű lehet; sőt ezek között se foglalja el az első helyet. Kiépítése bizvást későbbre halasztható.

Az *alföldi vasútnak* is csak alárendelt jelentőséget tulajdoníthatok, és pedig az inént érintett okokból. De ha már csakugyan meg akarják építeni, építsék Nagyváradról kezdve, Csabán, Szegeden, Szabadkán és Zomboron át Eszék felé, s a legújabbán felmerült *arad-szegedi* darabbal hagyjanak fel, mely mostani körülményeink között egészen felesleges, annyival is inkább, mivel a Maros Arad és Szeged között hajózható.

A ministeri javaslatban még a *szentpéter-fiumei* szárnyvonal is ki van tűzve, sőt a lapokban olvassuk, hogy a kormány mielőbbi kiépítését sürgeti a délállami vasút-társaságnál, melynek arra nézve elsőbbségi joga van. Azon szárnyvonal valamennyi képtelenséget felülmúl, melyeket eddig a vasútépítés körül Ausztriában tapasztaltunk. Ugyan mi célja

lehet neki? Az-e, hogy rajta Trieszt és Fiume közlekedjenek egymással? Hiszen ezt sokkal jobban és olcsóbban tengeren tehetik. Vagy azt akarják, hogy a magyar termény Bécsen vagy Budán, Kanizsán és Pragerhofon át Szentpéterbe a lehető legnagyobb kacsakaringós utakon szállíttassék, s onnan azután merő hazafiságból ne Triesztnek, hanem Fiuménak folytassa útját? Annyi mindenféle irányban építették eddig a vasutakat mind hazánkban, mind hazánkban kívül, csak hogy Fiumét kikerüljék, s miután e célzattal mindeddig szerencsésen elérték vala, most rögtön Sz. Péterből egy szárnyvonalt eresztenek Fiume felé! Lehetlen erről keserűség nélkül szólni.

Valamint a *soprony-kanizsai*, úgy a *kanizsa-pécsi* vasutakat se tarthatom elsőrendű vonaloknak. Az utóbbi előnyös lehet a pécsi szénbányákra s a stájerországi vasgyárakra nézve, de bizonyosan csak vidéki érdekű.

Mint másodrendű vonalokat, az Országos M. Gazdasági Egyesület ezeket sorolja fel: a *diószeg-trencsén-zsolnai*, *miskolcz-rimaszombati*, *győr-vasvár-fülöstömi* (illetőleg gráztzi), *buda-ujszönyi*, *nagyvárad-szegedi* és *szeged-eszéki*, *nyíregyháza-munkács-ereczkei*, *kisvárda-namény-szigeti*, *máramarossziget-kirlibábi*, *debreczen-szatmárnémeti*, *kassa-tarnovi*, *tolna-kaposvár-nagyatádi*, *arad-temesvári*, *nagykikinda-nagybecskerekéi* a Dunáig, *kolosvár-szamosújvár-décs-besztercei*, *kecze-marosvásárhely-szászrégeni* vonalokat.

Mivelhogy előttem nem a vasútra fordítandó költség dönti el azon kérdést, vajjon egyik-másik vonal első- vagy másodrendű-e, hanem az osztályozás alapját a közlekedés jelentőségében látom; s minthogy szükségesnek tartom, hogy valahára az oktalan pazarlással mindenféle vasút építésénél hagyjunk fel, s a legszigorúbb takarékoság és gazdálkodás elvét kövessük: azért az említett vonalokat egyáltalában nem vehetem egy osztályba; jelentőségök az ország forgalmára nézve csakugyan nem egyenlő. Mindenek előtt meg kell jegyezni, hogy a Kassáról Sáros vagy Szepes megyén át az ország határáig s tovább a galicziai vaspályáig való vonal az *elsőrendűek* közé tartozik, mivel az éjszakai fővonalnak mulhatlanul szükséges kiegészítő része.

A többi vonalok közül legsürgetősebbeknek tartom: a

miskolcz-rimaszombati, melynek ágai Rima-Brezóig és Dobsináig érnek, a *debreczen-szatmárnémeti*it, a *nagyvárad-szegedi*it, s az erdélyi fővonal kiépítése után a Décsen át Beszterczéig s a Maros-Vásárhelyen át Szász-Régenig, valamint a Gyulafejérváron át Nagy-Szebenig menő vasutakat.

A miskolcz-rimabrezó-dobsinai vasút csakugyan leginkább fogná a gömöri vasipart előmozdítani, főleg ha még szárnyvonalok által a Borsod, Heves és Nógrád megyei szénbányák is kapcsolathoz tétetnek a vasgyárakkal. Általa a gömöri vas és vasárúk számára mind Pest, mind az alföld, mind pedig az aldunai tartományok felé is nyílnék közlekedés. Ugyan csak azon vasút a felföld nagy részét legrövidebb irányban kapcsolná össze az alfölddel.

Hasonló nagy tekintetet érdemel a Debreczen felől Szatmár-Németiig javasolt vasút, mint mely a Szamos és felső Tisza környékeit juttatná közelebb az ország szívéhez. A nagyvárad-szegedi vasútnak is megvan a maga jelentősége, még akkor is, ha az eszék-fiumei vonal ki sem építenék. Szabadkát is kellene mindenesetre Szegeddel összekapcsolni, s az alföldi vasút azon részeit annyival is inkább kellene megépíteni, minthogy már tetemes költséget fordítottak rá.

Még a *győr-vasvár-fülöstömi* s *tolna-kaposvár-nagyatádi* vonalok is érdemelnek komolyabb tekintetbe vételt. Amde a többi vonalok vagy későbbre halaszthatók, vagy egészen mellőzendők. Ha a *toroncz-nyitra-prívigyei*, *szob-ípolyság-balassagyarmati* vonalok a harmadrendűek közé soroltatnak, akkor semmi okát se látom, miért kelljen a *vág-völgyit*, vagyis *diószeg-trencsén-zsolnai*it a másodrendűek közé sorolni? Mert ennek is csak vidéki jelentősége van. A faszálakat, szelvényes és egyéb fa-árúkat, melyeket a Vág völgyéből a Duna mellékeire szállítanak, a vasút kiépítése után is bizonyosan a Vág folyón fogják leusztatni.

Legújabb időben kivált a *nyíregyháza-munkács-ereczkei* s a *máramarosi*, vagyis *kisvárda-namény-szigeti*, meg *sziget-kirlibábi* vonalok mellett szólaltak fel többen. A máramarosi vasútról már régebben is volt szó, s kivált a sószállítás érdekében vitatták szükségességét. Erre nézve *Farkas Ferencz* úr a Politikai Hetilap 1866-dik évfolyama 25 és 26. számaiban közlő igen talpra

esett észrevételeit. Bebizonyítja, hogy a tervezett máramarosi vasúton a sószállítás sokkal többbe kerülne, mint a Tiszán. Ugyanis most szállítanak egy mázsa sóta vasúton Szolnokról Pestre 33. Pestről Pozsonyba $45\frac{8}{10}$ krért; e szerint vasúton Szolnoktól Pozsonyig a sónak mázsája $78\frac{8}{10}$ krért szállítatik. Ellenben a Tiszán és Dunán egy mázsa sónak szállítása Szolnoktól Pozsonyigmázsánként csak 40 krba kerül. A leendő máramarosi vaspályán Máramaros és Szolnok között a viteldíj mázsánként 90—100 krt tenne, vagyis ötször többet, mint a Tiszán most, hol 18 krt tesz. Mert, ha a vasút hossza Máramarostól Szolnokig 36 mfd, a mennyi most a kocsit, akkor rajta a só mázsánként és mfdenként $\frac{1}{2}$ krért kellene szállítani, hogy oly olcsó legyen a szállítás mint a Tiszán. De ha a szállítási díj csak egy krajczár is, már 216,000 fital többé fogna kerülni a Máramarostól évenként vizen szállítható 1,200,000 mázsa sónak szállítása a vasúton. Erre sokan azon észrevételt teszik, hogy a máramarosi fenyveserdők nem sokáig fogják győzni szálfákkal a sószállítást a Tiszán. De miután jelenleg Máramarosban is az észszerű erdőgazdaságot kezdik alkalmazni, biztos kilátásunk lehet arra, hogy a máramarosi erdőkből 200—210 ezer fenyű-szálfa évenként kikerülhet a sószállításra, minden fenyűszálra pedig 5—6 mázsa terhet számíthatni, tehát évenként 1,200,000 mázsa sónak leszállításra a Tiszán örök időkre biztosítva van. Kimutatja azután Farkas Ferencz úr, hogy a többi ellenvetések sem állanak, melyeket a sónak vizen szállítása ellen felhordanak, hogy t. i. vizen a só felnedvesedik, és sok az apadás, s hogy sok szerencsétlenség történik a Tiszán, és sok só elvész. Mert a vasúton bizonyosan több só fogna a rázódás és dörzsölődés által elporlódni, mint a mennyi a vizen elpárolog, s a fel- és lerakódás alkalmával is nagyobb sóvesztéség volna, mint jelenleg a vízi szállításnál. Azután Szolnokon a nagyszerű sóraktárak a hozzá tartozó épületekkel a Tisza partján vannak, gyalog munkások hordják be a só a dereglyékről vagy szálfákról. Ha vasúton szállítatnék a só: vagy új raktárakat kellene építeni a pályaudvar közelében, vagy kocsin kellene a vasútról a régi raktárakba szállítatni a só, mi pedig csak nagy sópocsékolással történhetnék. Végre Farkas Ferencz kérdezi: ha vasúton szállítat-

tik a só, miként lesz kipótolva a nép azon keresete, melyet most a sószállításból kap, s mely évenként 200,000 ft? miképp árusíttassanak a máramarosi fenyvesek, melyekből most az állam csekély regiekiadás mellett, több mint fél-millió hasznot lát? nem lesz-e az épületfa is drágább mint most? hol lesz piacza a más alakban pénzért lefuvarozott faneműeknek? stb.

Ezek bizonyára oly gyakorlati nézetek és kérdések, melyek nagyon is megérdemlik a figyelmet! S hasonló gyakorlati nézeteket nem csak a máramarosi, hanem más vasúttervezetek ellen is felhozhatnánk. Annyi bizonyos, hogy a máramarosi vasúttal fel kell hagyni, ha csak azért tervezzük, hogy rajta a só szállíttassék. Ennek szállítására maga a természet készítette az utakat, a Tiszát a máramarosi, a Marost az erdélyi só szállítására. Valóságos esztelenség volna a természet ezen intézkedését elmellőzni.

A munkács-vereckei vasutat sem helyeselhetem úgy, a mint terveztetett. Egyelőre legalább is nagyon felszeg és felesleges dolog volna Vereckén át Stry-Zydacsov, s azután még Máramaros-Sziget felől Kirlibábán át Szucsava felé vasutakat építeni. Avvagy erőnek erejével oda akarunk-e törekedni, hogy hazánk éjszakkéleti megyéi szükségleteiket ne az alföldről fedezzék, hanem Oroszországból, úgy, miként most az Odesszából szállított orosz búza Fiume és Trieszt szükségletei fedezésében a magyar búzával versenyez?! A sziget-szucsavai vonal örökre elmaradhat, a munkács-verecké-stry-zydacsovi vonal pedig legfeljebb akkor épülhetne, mikor majd hazánk vasút-hálózata legalább nagyjából ki lesz építve.

De általában az azon vidékekre vonatkozó vasúti tervezeteket nem tudom helyeselni. Miután a Tisza Csapig hajózható, vagy legalább hajózhatóvá tétethetik, tehát czélszerűbbnek tartom, hogy a vasút Nyíregyháza felől Csapnak, onnan pedig Ungvárnak vezetessék; innen azután folytattathatnék Munkácsig. Máramaros-Szigetet pedig legezlszerűbb volna Szatmár-Németivel összekapcsolni, úgy hogy a vasút nem épen a Tisza völgyét követné, a mennyiben t. i. a természeti viszonyok megengedik. A harmadrendű vasutat szintén nem a hajózható Bodrog mentében építném, hanem a helyett in-

kább Kassát kapcsolnám össze Ungvárral s illetőleg Munkács. csal. Az Eperjes-Tokaji hegysoron keresztül alkalmasint lehetne egy harmadrendű vasutat építeni, rendkívüli nehézségek és költségek nélkül.

Az *Osztrák Szemle* legújabb (1866-diki 9-dik) füzetében az egész osztrák birodalomra kiterjedő, valóban nagyszerű vasút-hálózatnak találjuk javaslatát. Benne meg vannak különböztetve: a *birodalmi, országos és vidéki* vasutak. Birodalmi vonaloknak azok mondatnak, „melyek a birodalmi főv. rost a birodalom legszélsőbb határaival vagy határpontjaival egyenesen összekötik, melyeknek nemzetközi fontosságuk van, s melyek a nagy világforgalomnak s egyszersmind a *politikai és katonai* érdekeknek is szolgálnak.“ E vonalok a birodalmi kormány által megállapítandók, s közvetlen vagy közvetve építendőek. Az egyes országok csak az országos és vidéki pályákról intézkedhessenek, de birodalmi segély soha se ajánltassék fel azokra; a vidéki pályák országos segélyt se várhassanak. — A javasolt birodalmi vonalok közül a következők vonulnának hazánkon keresztül: a *bécs-pesti; pest-temesvár-baziási; pest-miskolcz-kassa-eperjesi; pest-kanizsa-zágráb-károlyváros-fiumei, s pest-nagyvárad-brassói*. Ezek tehát megegyeznek azon fővonalokkal, melyeket a magyar törvényhozás is kijelölt, s melyeknek teljes kiépítését mindenekelőtt sürgetnünk kell. De azokon kívül még a következő vonalok is mint birodalmiak javasoltatnak: a *pozsony-nagyszombat-zólyom-besztercebánya-brezsnóbánya-káposztafalva-kassai; brünn-trencsén-körmöczbánya-zólyomi; tokaj-munkács-tarnopoli; debreczen-szatmár németi-huszt-kornulungei; — kolozsvár-décs-pojánasztampe-jai-széni; károlyfejérvár-tövis-nagyszében-verestoronyi; bruck-győr-székesfejérvár-szegedi; temesvár-karansebes-orsovai; arad-károlyfejérvári; arad-eszéki; eszék-barcs-kanizsa-sopronyi; eszék-zimoni; — eszék-bródi; eszék-sziszek-károlyvárosi; fiume-zengi; fiume-szentpéteri; károlyváros-spalato-raguzai*. Országos vonalokul maradnak: a *káposztafalva-oderbergi; trencsén-zsolnai; zsolna-weisskircheni; zólyom-salgótarján-hatvani; tokaj-debreczeni; czegléd-szegedi; szeged-csabai; zsilvölgyi; jaszenova-stájerlaki; mohács-pécs-baresi; kottori-pragerhofi és zágráb-sziszeki*. A birodalmi vonalok közül tehát

a trencsén-zólyomi; pozsony-zólyom-káposztafalva-kassai; bruck-győr-székesfejérvár-szegedi; soprony-kanizsa-bares-eszék-kikindai; zimon-eszék-sziszek-károlyvárosi s az eszék-bródi vonalok Budapest mellőzésével mennének Bécs felé; e szerint Budapest természetesen alárendelt szerepre süllyedne, Bécs jelentősége pedig, mint az egész roppant hálózat központjéé annyival inkább emelkednék. Az indokolás, melylyel a javasolt egész úthálózat s az egyes vonalesoportok támogattatnak, fájdalom, nagyon rövid és gyakran feletto homályos. Csak annyit érthetünk ki világosan, hogy a javaslat főcélja, a politikai és katonai központosítás. A javaslat nagy tekintélyű szerzője azt mondja, hogy a birodalom helybeli (belföldi) forgalma a nagy pályákon csak ritka esetekben hajt elegendő jövedelmet; hogy kivitelünk s termelési munkásságunk még nem képes nagy pályákat tartósan és folytonosan foglalkoztatni, s hogy a birodalom terményekben leggazdagabb országainak bevétele sem szükségi azon közlekedési eszközöket, melyek a mezői termények kivitelére szükségesek. Azért kell — így folytatja — hogy a nagy pályatestek az európai kereskedési forgalmat elégítsék ki, miszerint ennek és a helybeli áruforgalomnak jövedelméből kellő nyereséget kaphassanak. S azon hatalmas átmeneti forgalom, úgy állítja, meg fogja téríteni a javasolt birodalmi vasutak nagy költségeit. Mert a Fekete és Adriai tengerek egyenes összeköttetése következtében, a persa-angol kereskedelem nagy része, valamint Németország és Hollandia kereskedési mozgalma, a Feketetenger felé Ausztrián keresztül fog eszközöltetni.

En, megvallom, a hazánkon és Ausztrián átmenendő világforgalomra nézve oly vérmes reményeket nem táplálhatok, s azt sem képzelhetem magamnak, mikép legyenek képesek az isztriai és dalmát tengeri városok összekapcsolására javasolt vasutak „az elszegényült osztrák partvidékeket még alig sejdített virágzásra“ emelni, a török birodalommal való kereskedést felélesztetni, sőt a suezai csatornán át Arabia, Persia, India, Egyiptom s keleti Afrika felől Európába menendő kereskedési folyamat is az osztrák kikötők felé hajtani. Azon utóbbi vasutak, az osztrák partvidék védelmére, lehetnek ugyan

hasznosak, de az osztrák hajózást magokban véve bizonyosan nem fogják nagyon előmozdítani.

Nagyszerű gondolat, mely az osztrák birodalmat egyszerre oly sűrű vasút-hálózattal akarja megajándékozni, mint a milyennel Nagybritannia dicsekszik. Dicséretes törekvés az is, mely a birodalom népeinek adókéességét a vasutak építése által akarja nevelni. De ha most, midőn a birodalom állami viszonyai még mindig oly ziláltak, midőn a szükséges tőkék a belföldön nincsenek meg, a külföldi tőke pedig bizalmatlanná, idegenkedővé lett, a vasút-építést minden áldozattal siettetni és erőltetni, talán az állam által kiadandó papírpénzzel szándékoznak kivinni: akkor csak aggodalommal tekinthetjük a nagyszerű terveket, s a Pesti Lloyd egyik bécsi levelezőjével egyetértve, meg kell jegyeznünk, hogy az nagyon veszedelmes kísérlet... „Az állam ereje egészen haszontalanul pazaroltatnék el, ha nagyon is sokat egyszerre akarnánk létrehozni... Mindenekelőtt azon kérdést kell eldönteni, hogy mely pályák ígérnek legkedvezőbb jövőt (vagyis inkább, hogy mely pályák igazán általános jelentőségű fővonalok), s ennél fogva legelsőben építendőek. Azután azt kellene megvizsgálni, vajjon az állami segélylyel létesül-e oly életképes pálya, melyből idővel majd a többi vonalok maguktól is kinőhetnek lassanként... A hol ezen alapfeltételek hiányoznak, ott az állami segély csak alamizsna, ezt pedig az állam nem osztogathat, mert jövedelmeivel másképp kell rendelkeznie.“ Ez észrevétel kivált azon javasolt birodalmi vonalokról áll, melyek kirekesztő, vagy fő rendeltetésök az: hogy rajtok a katonák szállíthatassanak ide-oda, hogy általuk a várak, erősségek és katonai rakhelyek kapcsolhatassanak össze egymással s a birodalom fővárosával. Nem tagadom a vasutak jelentőségét a hadi dolgokra s a birodalom védelmére nézve; de a vasutak e tekintetben is csak anyagi eszközök, s a szellem ezeken is győzelmeskedik. Nem a vasutak hiánya okozta a birodalom legutóbbi katastrópháját, s egyedül a javasolt vasút-hálózat sugarai és abroncsai által, jövőben se lehet netalán bekövetkező hasonló katastrópháknak elejét venni.

A javaslat részletes bírálatába bocsátkozni nem tartom szükségesnek. Ha eddigi észrevételeim helyesek, akkor azon

bírálatot is magokba foglalják már. Meggyőződésem az: a birodalom mostani bel- és külforgalma s legközelebb remélhető átviteli kereskedelme ily roppant vasút-hálózatot nem bír meg; ha pedig a javaslatban érintett politikai és hadászati czélok oly nagy költségekkel járó eszközöket valóban szükségessé tennének, — mit hinni nem akarok, — akkor féltő, hogy az eszközök magát a czélnak tárgyát fogják felemészteni.

Czélom volt: a tervezett vasutak leghelyesebb irányait kimutatni, azért a vasútépítést tárgyazó többi kérdések fejtegetésébe nem bocsátkozom. Csak azt jegyzem meg, hogy a most divatozó engedélyezési és kamatbiztosítási rendszert nem tartom czélszerűnek; *Lányay Menyhért* és *Michel* urakkal egyetértve, sokkal előnyösebbnek vélném az állam költségén való építést, nevezetesen az *első*, és országos érdekű *másod* rendbeli vonalok tekintetében. Igaza van *Michel*nek, midőn azt mondja, „hogy a nemzet saját ereje igen sokat tehet, s az idegen, oly gyakran perhorrescált s még is újra meg újra segítségül hívott tőkének elébe teendő.“ A külföldi tőke természetesen csak a maga hasznát keresi, s csupa felebaráti szeretetből nem fogja magát érdekünkben feláldozni. Minden vasút, mely idegen tőkével építettik, nekünk is használ ugyan, de egyszersmind lecsapolási csatorna. Ha csak idegen tőkével, kamatbiztosítás mellett építhetünk vasutakat, kétszeresen gondoljuk meg, hogy azokat a leghelyesebb irányban építsük, miszerint az ország forgalmát, s ez által az ország termelését és műiparát lényegesen előmozdítsák, hogy a belőlük ránk háramló valóságos nyereség nagyobb legyen, mint a mennyire a biztosított kamatok rúgnak.

Miután az állam, mostani bomlott pénzügyi viszonyai miatt, maga nem építhetheti a vasutakat, legalább az engedélyezés körüli eljárást kellene megváltoztatnia, hogy egyes cottiériák ne határozhatassanak az ország legfontosabb ügyei felett. E végre szükségesnek tartom, hogy mindenekelőtt a vasút-hálózatnak úgy fő-, mint másodrendű vonalai végkép megállapíthatassanak, s addig semmiféle vasút-építési engedély ne adassék; hogy továbbá a kellő felmérések és építési tervek az állam közegei által készíttessenek; hogy végre az engedélyezési tarifákra nézve, az eddig divatozott zavart, a for-

galom érdekeit kellőleg biztosító rend és határozott rendszer váltsa fel. Miután jelenleg a kellő tőke megszerzése nagy áldozatokkal jár, csak arra kellene törekednünk, hogy az országos fővonalok építtessenek ki minél előbb; a másodrendű vonalokra csak akkor adassanak engedélyek, ha majd a fővonalok elkészülendnek. De még a másodrendű vonalok engedélyezésében is bizonyos rend tartassék, nehogy az erő oly vasutakra forgácsoltassék el, melyek kevesebbé szükségesek.

Vasutainkra vonatkozó észrevételeim eredményeit a következőkben foglalom egybe. Eddigelé nálunk a vasutak építésénél az országnak sem földirati configuratiójára, sem természetszerű közlekedési rendszerére nem voltak kellő tekintettel; azért kész vasutaink mostani alakjokban nem felelnek meg rendeltetésöknek, s az ország valódi érdekeinek. Hogy az eddig elkövetett hibák jóvá tétessenek, mindenekelőtt a hátralevő fővonalokat, nevezetesen a *budapest-fiumei*, *nagyvárad-brassói*, *pest-miskolczi*, *kassa-tarnovi* és *vác-balassagyarmat-losonc-besztercebánya-oderbergi* vonalokat kell kiépíteni. Azután következhetnek: a *sajóölggyi*, *nagyvárad-szeged-szabadkai*, *nyíregyháza-ungvár-munkácsi*, *debreczen-szatmárnémeti*, *szatmárnémeti-szigeti* és az *erdélyi* mellékvonalok. Csak ezek után kellett volna és kellene pl. oly vonalokat is kiépíteni, melyenek: a *soprony-kanizsai*, *kanizsa-pécsi*, *győr-vasvár-fölöstömi*, *kassa-szucsáni*, *tolna-kaposvár-nagyatádi*, *buda-újszönyi*, *szabadka-eszéki*, *eszék-fiumei*. Végre oly vonalok, mint az *arad-temesvári*, *nagykikinda-becskeréki*, csak helybeli érdekűek s méltán a harmadrendűek közé sorozandók.

Ha tehát közlekedési eszközeink rendszerét helyes alapokra akarjuk fektetni, s így üdvösen kifejtteni: legeslegelső teendők az: hogy a Duna, Tisza, Száva és Dráva s a meglevő csatornák a hajózás érdekében teljesen szabályoztassanak, s egyszersmind az elsőrendű vasutak hézag nélkül kiépíttessenek. Azután gondoskodjunk a másodrendű folyók szabályozásáról s új csatornák létesítéséről, valamint arról is,

hogy a másodrendű vasutak azon rendben építtessenek ki, mint azt illető jelentőségök megkívánja. A vízi munkálatok az ország költségén végeztessenek; a vasutak, ha másképp nem lehet, kamatbiztosítás mellett építtessenek, de az engedélyezéseknél ne holmi coterriák magán, hanem az ország jól felfogott közérdekei döntsének.