Politikai röpiratok.

64.

A MAGYAR KORMÁNY

NAGY VASUTI SZERZŐDÉSÉNEK BIRÁLATA.

IRTA

KÖRÖSI JÓZSEF,
A PESTVÁROSI STATISZTIKAI HIVATAL IGAZGATÓJA, AZ ORSZ. STATISZTIKAI TANÁCS TAGJA, A PESTI IPAR ÉS KERESKEDELMI KAMRA LEV. TAGJA.

PEST 1872.
AIGNER LAJOS.

Ezen emlékirat azon bizottságnak jelentése, melyet az országos iparegyesület nemzetgazdasági szakosztálya Deczember 3 iki üléséből a vasuti szerződés birálatára kiküldött, és melyben Kún Gyula úr, Mudrony Pál úr és magam részt vettünk.

A bizottság alólirottat választotta előadóúl, ki ezen emlékiratot a Deczember 12 ikén, e czélra összehivott rendkivüli szakülésen előadta. Az emlékirat fölötti tárgyalás későbbi ülésre halasztatott, ezen ülés azonban e sorok sajtó alá bocsátásakor még nem tartatott meg.

Hogy e birálatban még azon, csekélyebb jelentőségü hibákra is áttértem, melyek helyesebb szövegezés által kijavithatók, úgy hiszem nem fog fölöslegesnek mondatni azon szövegezéssel szemben, mely a pénzügyér ur által hitelesnek nyilvánittatott, és szemben olyan szerződéssel, melyről tudjuk, hogy annak minden pontja hónapokon át meghányatott, mig végül a három szakminiszter aláirását kinyerte.

Pest, 1871. Deczember havában.

Körösi József.

Azon közigazgatási kérdések közt, melyek az ország anyagi érdekeivel foglalkoznak, a vasutak kérdése egyike azoknak, melyeknek mily irányban való fejlesztése iránt megnyugvással elfogadható közmegállapodás még nem jött létre.

Oly országokban, hol, mint nálunk, a vasuti üzlet nem jövedelmező, legalább nem azonnal jövedelmező, hol tehát azoknak életbelépése csak az állam támogatása mellett válik lehetővé, a kormány álláspontja a lehető legkényesebb. Ha maga épittet, gyakran igen drága áron igen rosz munkát nyer; ha pedig vállalkozókkal épittet, és a maga részéről csak bizonyos minimum jövedelmet biztosit, ezáltal közvetve arra ösztönzi a vállalkozókat, hogy mentül olcsóbban állitsák elő az épitkezést. Ha az épitő e mellett kötelességeinek megfelel, az ilyen megtakaritást, világos, percig sem szabad roszallanunk. Ámde köztudomású dolog, mily szomorú módon készitik el a vállalkozók a biztositék mellett épitett vasutak nagyobb részét. Hozzájárul még azon körülmény, hogy az engedményesek nem csupán épitői, hanem egyuttal tulajdonosai is a pályának, és mint ilyenek azon helyzetben vannak, hogy a pályának egész valószinü jövedelmét előre eskomptirozzák, és igy a részvényeseknek nemcsak roszul épitett, de roszul jövedelmező pályát is adhatnak el. Fájdalom, már is mindennapivá vált azon botrány, hogy az ily módon épitett vasutak évekkel későbben készülnek el, mint azt a törvény engedi, — azon még nagyobb botrány, hogy az elvégre mégis elkészült vonalnak alépitménye az üzem legelső heteiben máris felmondja a szolgálatot, és csak legnagyobb életveszélylyel használható; mindez már oly mindennapivá vált, hogy nem is szoktunk rajta megütközni. Ha ezeken kivül tekintjük azon nyomasztó terhet, melyet — legalább a forgalom első évtizedeiben — a biztositási összegek az ország pénzügyeire nézve képeznek, igen természetesnek kell találnunk, ha az ország közvéleményében mindig határozottabban kifejlődött a biztositási rendszer iránti ellenszenv, melynek végre a kormány azon közmegelégedéssel fogadott eltökélése tett eleget, miszerint a biztositéki rendszerrel végképen szakitani fog.

Miután aztán a törvényhozás még azon fővonalok számára, melyek létezését — nem akarjuk kutatni: helyesen-e vagy nem — életkérdésnek nyilvánitották, a biztositékot megszavazta volt, ezen rendszert mellőzöttnek lehetett tekinteni.

A méltányosság azonban megköveteli, hogy a most már a halottakhoz számitandó kamatbiztositási rendszernek jó oldalait

se tagadjuk el. Az engedélyi törvényekbe az utóbbi években az épitkezési föltételek is fölvétettek. Ezen föltételek igen szigoruak és üdvösek; ha az épitkezők ezeknek még sem tettek eleget, és ha a kormány ezt türte, azt már nem a rendszer hibájául rohatjuk föl. A kormánynak kell birnia oly szakértő közegekkel, melyekben az ország megbizhatik; ha ilyenekkel nem bir, akkor nemcsak a kamatbiztositék, hanem akármely más rendszer szerint épitett vasutaink is roszak lesznek, és akkor a kormány egyátalában nem felelhet meg ebbeli kötelességeinek. Legyen itt fölemlitve még egy másik körülmény, mely szintén nem a kamatbiztositéki rendszernek következménye. Azok, kik vasutainkat tulajdonképen épitették, a kis vállalkozók; a konzorcium, mely nemcsak a vasut forgalmára, hanem annak épitésére is kapott engedélyt, ezen alvállalkozóknak szakaszonként kiadta az egész pályatest épitését, még pedig jóval olcsóbban, mint azt a kormánynak fölszámitja. Azáltal, hogy az épittető állam és a tényleg épitő szakaszvállalkozók közé betúrja magát a „Generalunternehmer", a költség hasztalanul szaporittatik. Ha az állam közvetlen az alvállalkozókkal épittet, a konzorciumot pedig csak arra használja, hogy a részvényeket elhelyezze és hogy a pálya forgalmát velök folytattassa, világos, hogy jelentékeny összegeket tudna megtakaritani. És mindezeken kivül nem szabad felejtenünk azon főkörülményt, hogy a fizetendő biztositék elvégre is csak előleg, mely habár nem rövid idő alatt, de husz, harminc év mulva mégis valószinüleg vissza fog fizettetni, még pedig 4-es százalékkal. Igy fizetett vissza a tiszai vasut, igy a dunai gőzhajó-társaság, és fizethetnének a déli pálya, az osztrák állampálya, a mohács-pécsi vasut, és a pest-tarján-miskolczi vasut is — ha ezek a kormány biztositékát átalában igénybe vették volna.

Az 1870-dik évi budget-vita alkalmával a kormány egy emlékiratot terjesztett elő, melyben kijelenti, hogy a biztositéki rendszerrel' határozottan szakitani fog.[1])

A magyar kormány, miután a kamatbiztositéki rendszerrel az avval járó számos visszaélések folytán fölhagyott, más módhoz folyamodott, egyelőre csak másodrendü vasutaknál. Az uj rendszer, mely azon szerződésben is elfogadtatott, melyet tárgyalni szándékozunk, és mely rendszertől nem lehet eltagadni, hogy igen helyes kombinációkból indúl ki, abban áll, hogy a kormány a mások által épitendő vasutak költségeiből egy bizonyos részt elvállal, járulékaért részvényeket vesz át, e részvények azonban csak azon esetben részesülnek nyereményben, ha a vállalkozók által befektetett tőkének kamatja már kikerült. Lónyay pénzügyérsége alatt ily módon engedélyeztettek a bánrév-nádasdi vasutak, a gömöri vasutak, és az állam minden vasuti mértföld épitéséhez 100,000 forinttal járult olyformán, hogy ezen összegnek kamatozása csak azon esetben kezdődik, ha a vállalkozók által befektetett tőke a megszabott kamatban már részesült.

---

[1]) Biztositék mellett még csak a következő vasutak volnának kiépitendők: 1. a Dunafejedelemségekbe vezető vasut; 2. a zimonyi vasut; 3. az ujvidék-péterváradi; 4. a buda-ujszőnyi; 5. a trencséni vasut csatlakozási része.

Hogy ilyen, vagy akármelyik más jobbnak mutatkozandó rendszer szerint mily vasutak fognak tulajdonképen épittetni, az iránt a törvényhozás alapos jelentést vár a kormánytól, melyben az, kifejtvén egyrészt a meglevő hálózat természetét, másrészt az ország szükségeit, határozott irányt adna, az egész ezentuli követendő vasuti politikánknak. Nagyon is ideje már, hogy vasut-politikánk további iránya körül a mostani, gyakran összfüggés nélküli és darabos tapogatózás helyébe az elérendő cél öntudatában következetesen működő rendszert léptessünk. Mig ezen rendszer megállapitva nincsen, annál kevésbbé szabad további vasutépitkezésekhez államsegély mellett fogni, mivel ily üzleteknél a személyes, illetőleg provinciális érdekeknek igen nagy szerep szokott jutni. Elvégre is nincsen oly silány vasut, mely helyi szempontból fölötte üdvös nem volna, és törvényhozásunk sok jó és közhasznu vonal mellett néhány igen silányat is volt kénytelen megszavazni, hacsak sikerült az illető provinciális és tisztán helyi érdekeknek tetszős, vagy megfélemlitő szint kölcsönözni. A már fölmerült és jól vagy roszul indokolt kivánalmak kerek megtagadása mindig sokkal kellemetlenebb és veszélyesebb dolog, mint az ügynek elvben megtörtént részrehajlatlan eldöntése, mely elvi döntéshez ha később ragaszkodunk, nem lehet, hogy ezért szemrehányást tegyenek. És azért mindazon kérdésekben, melyek személyes érdekekbe ütköznek, akár kinevezésekről, akár vasutakról, akár más szabadalmakról van szó: az elvi megállapodásnak kellene mindig megelőznie a részletek megállapitását.

A hirlapokban azonban Kerkápolyi pénzügyér ur egy szerződést tesz közzé, melyben a kormány nem kevesebb mint 350 mértföld vasut épitéséről már most gondoskodik, tehát még mielőtt megállapodás történt volna az iránt: melyek azon főbb fontosságu irányok, melyek kiépitésére az államsegélyt még ezentul is szabad igénybe venni.

Nincsen sem okunk, sem jogunk föltenni a kormányról azt, mintha azon szerződést, mely döntő hatalommal kijelöli azon irányt, melyben a magyar vasutügynek ezentul haladnia kell, mintha ezen szerződést a kormány érett megfontolás nélkül aláirta volna, aláirta volna a nélkül, hogy a magyar vasutpolitikának ezentuli iránya felől magával egészen tisztába jött volna. Helytelennek tartjuk, ha azon államférfiakat, kik az ország ügyeit jelenleg intézik, ily nagy könnyelmüséggel vádolják. De ép oly helytelennek tartjuk, ha a kormányférfiak megfeledkeznek arról, hogy az ország ilyen életkérdése fölött csak a törvényhozó testület dönthet, mely testület, lehet hogy a követendő vasutpolitika iránt más nézettel lesz, mint a miniszter urak, sőt reméljük, hogy némely pontban lesz is. És ezért helyénlevőnek láttuk volna, ha a kormány előbb az országgyülés által elvileg megállapittatta volna, mily irányokban, mily módozatok szerint kivánná az a magyar vasuthálózat kiegészitését? és ha a helyett, hogy immár a személyes érdekek felköltésével ajtót tár azon hatalmas, de legveszélyesebb tényezőnek, melyet országos ügyek tárgyalásánál örökre távoltartani kötelesség volna, — a particuláris és a ma-

gán-érdekeknek: csak e megállapodás után jelölte volna ki az egyes vonalokat, csak akkor bocsátkozott volna részletes tárgyalásokba.

Hogy a magyar kormány ezt nem tette, azt fájlalnunk kellene, akár milyen üdvösnek, akár mily előnyösnek mutatkozhatnék is a követett mód egyes részleteiben.

Önkénytelenül fölmerül azon kérdés: ha az eddigi tervnélküli vasutépités hiányai már is oly sulyosak, hogy azok orvoslására 350 mértföld épitése s az evvel járó nagy pénzbeli áldozat követeltetik: valjon mily nagy áldozatok fognának majd kivántatni akkor, midőn az országgyülés a vasuthálózat tervét megállapitandja, és midőn majd az ezen terv nélkül épitett és uj vonalok épitése által javitandó hálózat még azon 350 mértfölddel is fogott nagyobbodni, melyekkel épen most szándékoljuk a tervnélküli vasutépitést szaporitani?

Csakis ezen, az ügy elvi oldalát illető észrevételünk után térhetünk át magának a szerződés lényegének ösmertetésére.

Ezen szerződés szintén az előbb ösmertetett prioritási és posteriotási rendszeren alapszik. Az eddig követett eljárástól azonban két tekintetben különbözik.

1. Az állam eddig az ily módon épitett másodrendü vasutaknál mértföldenként 100.000 forinttal járult egyszer mindenkorra a tőkéhez; — a mostani szerződésben azonban nincsen meghatározva, meddig terjedjen az állam pénzsegélye. Akár mennyibe kerül az épitendő 350 mértföld: az állam köteles lesz ezen költséghez 40 százalékkal járulni. Hozzá kell azonban tennünk, hogy a 350 mértföldet nem a másodrendü vonalok módjára, tehát könnyebb sinekkel és olcsóbb berendezéssel, hanem az első rendüek drága módjára szándékozzák épiteni.

2. A második eltérés abban áll, hogy eddigelé a kormány a nyilvánosság előtt alkudozott a vállalkozókkal. Kiirták az épitési pályázatot és kiki ajánlatot nyujthatott be. A verseny szabad volt, és a kormány ezen eljárása által megnyugtatta az országot, hogy az épitkezés lehetőleg legtakarékosabban fog történni, a mi természetesen nem zárta ki azt, hogy a kormány az ajánlat olcsósága mellett az ajánlattevő megbizhatóságára is tekintettel legyen. A közvélemény e tekintetben annyira túlkövetelő volt, hogy midőn hire járt, hogy Gorove miniszter ur a Buda-Ujszőnyi vonalt a herceg Eszterházy-féle konzorciumnak oda igérte, mivel ez a vonalt minden kormánysegély nélkül akarta kiépiteni, a közönség még ezen az államra nézve oly kedvező egyességet sem fogadta szivesen.

Az előttünk fekvő szerződés pedig a nyilvános verseny helyébe a kizárólagos szabadalmat lépteti. Háromszázötven mértföld, tehát több, mint a mennyit tett három évvel ezelőtt az egész országnak vasuthálózata, egy vállalkozónak kezébe adatnék át, részben az elsőség jogával, részben, még pedig nagyobb részben a kizárólagosság jogával!

Ezen 350 mértföld között van pl. egy 20 mértföldes szakasz a Buda-Ujszőnyi, melynek épitésére huszonkét konzorcium versenyez, és melyek közül a herceg Eszterházy-féle minden

államsegély nélkül ajánlkozik az épitkezésre; köztük van a jóval hosszabb Pest-Zimonyi vasut, melyre szintén akad vállalkozó, ki ezt egészen ingyen épiti föl, és az állam mégis azon konzorciumot választaná, mely ugy ezen mint a többi vonalok kiépitését sulyos pénzbeli áldozatoktól teszi függővé?

Akármily előnyt nyujtana is a két bank az államnak, akármily kedvezményeket tartalmaznának is e szerződésnek tovább következő pontjai: ugy hiszszük, vissza kellene azt utasitanunk mindaddig, mig a szerződésből a kizárólagos monopoljogot ki nem törülik. Bizton hisszük, hogy a kormány a szerződésnek ilyen módositását szükségesnek találandja; hiszszük pedig nemcsak azért, mivel a kormány előre láthatja, hogy az országgyülés nem fogja engedni, hogy az ország szabad keze évtizedekre lebilinceseltessék, hanem kivált azért, mivel mentül inkább közeledik ez eszme megtestüléséhez, mentül kézzelfoghatóbbakká válnak a szerződés lehető következményei: a kormány férfiait annálinkább el fogja rémiteni a felelősség azon lesujtó sulya, mely daczára legjobb akaratuknak és tiszta szándékaiknak, rájok nehezedhetnék, és igy önmaguknak legszemélyesebb érdekökben kivánatosnak kellend tartaniok, hogy lehető legnagyobb nyilvánosság, lehető legátalánosabb ellenőrzés által lerázzák magukról azon kinos szavatosságot, melylyel másküléonben ily üzleti dolgokban a jelen és utókor őket illethetné.

És azért ismételve kimondjuk, hogy alig képzelhetjük azt a szerződést, melynek kötése előtt meg nem kisértenők, valjon mások nem szabnának-e kedvezőbb feltételeket az államnak? Az állam, mely a dolgok természete folytán üzleti dolgokban igen nehézkesen mozog, nem mondhat le önkényt egyetlen támaszáról: a tulkövetelésseknek szabad verseny által eredményezhető lenyomásáról. Hiszen ezáltal maga alatt vágná a fát.

És most lássuk, melyek azon rendkivüli előnyök, melyek azon a konzorcium által elvállalt kétségkivül sulyos terhü kötelességek, melyek az államot ily önérdekellenes gerjelmekre mégis csábithatnák.

A szerződés veleje a következőkbe foglalható össze:

Az állam kötelezi magát, hogy 350 mértföld vasutat a konzorcium által épittet; ezen vasutak épitésére a konzorciumnak kizárólagos jogot ád; de a konzorcium az épitkezésre kötelezve sehogy sincsen.

Azon tagadhatlan előnyök, melyek a vasuti épitkezéssel karöltve járnak, a fekvő birtok értékének, a földmivelési és az iparos termelésnek gyors emelkedése, a kereskedelem virágzásnak indulása és ama kiszámithatlan sok előny, és nemcsak anyagi, de szellemi áldás is, mely a vasuthálózat kiterjedésével karöltve jár igen is megfoghatóvá teszik, ha minden kormány erejének lehető megfeszitésével oda iparkodik, hogy az országot ily áldásdús intézménynyel gazdagitsa.

Azonban tudjuk másrészt azt is, hogy a vasutaknak épitése nem olyan gyülölt vállalat, melyhez az embereket kötéllel kellene fogni. Az épitkezés annál kevésbbé látszik gyülöletesnek, sőt ugy hiszszük felette jövedelmezőnek mondható, ha az épitő nem a

saját, de mások zsebéből épit, és megelégszik avval, hogy minden millióért, melyet munkára kiadott, hatvanezer forint jutalékot kapjon. Hogy ezen föltétel nem lehet oly nagyon visszaijesztő, mint minőnek ezt képzelhetnők azon drákói szigor után, mely a kormányra csupa kötelességet ró, azt bizonyitja egyik nagyváros példája, mely ugyanezen rendszer szerint épitteti a vizvezetékét, és hol a vállalkozó távol attól, hogy az épitést kerülje, épen ellenkezőleg sehogy sem akar attól elválni, sőt mai napig már tizszerte többet épitett belé, mint a mennyit ama bizonyos város e czélra szentelni kivánt volna.

Tökéletesen ez a helyzete a kormánynak a konzorciummal szemben. A konzorciumnak legalább is hat százalékot kell nyernie, t. i. az épitkezésen; a pénzbeszerzésen, mint később látandjuk, legalább még két százalékot, azaz, a hány milliót sikerült a földbe épitenie, annyiszor 60.000 forintnyi jutalékra tarthat számot. Távol van tőlünk irigyelni azt, hogy a konzorcium nyerni akar és hogy tényleg nyerni fog is; igen inpraktikusnak tartjuk azon politikát, mely üzleti dolgokban mindig csak azt nézi irigy szemmel: mennyit nyer a másik, és nem azt, mennyit nyerünk önmagunk? De a vizvezeték esete mutatja, mily veszélyessé válhatnék a szerződésnek ilyen módja az államra nézve. És azért kivánnunk kellene, hogy ezen határozat, mely a helyett, hogy az állam és az épitkező közt érdekközösséget teremtene, épen ellenkezőleg azoknak érdekellenességét idézi elő, eltöröltessék.

Sokkal czélszerübbnek tartanók, ha az állam az épitkezési jutalékot határozottan megállapitná, és nagyobb jutalékot nem azon esetre adna, ha kelleténél több pénzbe kerül az épitkezés, hanem inkább akkor ha kevesebbe. [1])

De annál kevésbbé érthetjük, hogy azon szerződésnek, mely már amugy is tartalmazza a provizió oly veszélyes pontját, mért kelljen ennek még azonfelül is oly valóságos leoniai szerződéssé fajulnia, mely kölcsönös jogok és kötelességek helyett, az egyik félre t. i. az államra csupa kötelességet, és a másik, különben is előnyben levő félre, t. i. a bankokra csupa jogot ruház.

Egy ilyen szerződés elfogadását csak két föltétel mellett lehetne megérteni:

1. ha az épitendő vasutak mind életkérdés fontosságával birnak az országra, és ha azonkivül

2. fennforog annak abszolut lehetlensége, hogy az épitkezést más valaki mint a szerződő fél végezhesse. Ezen lehetlenségnek pedig ép oly abszolutnak kellene lennie, a mily abszolut szükséget kell az illető vasutak létezéséről föltételeznünk, mert csak némileg rendes viszonyok közt nem találunk arra okot, miért

---

[1]) A 11. §. 4. szakasza ilyesfélét látszik ugyan megállapitani, de célját azon egyszerü okból nem érheti, mivel a megtakaritási jutalom ugyan meg van igérve, de nincsen kimondva azon sokkal lényegesebb pont, hogy netáni tulkiadások esetében a jutalék nem emelkedhetnék a kiadással egyarányban, minek folytán aztán — gyarlóknak tartván az embereket — sokkal valószinübbnek tartjuk, hogy mindig több fog kiadatni mint a mennyi préliminált atott, kevesebb csak igen ritkán vagy talán — soha.

folytassunk tárgyalásokat egy olyan ajánlkozóval, a ki igen világosan kijelenti, hogy az épitkezést a jó nyereség reményében, sőt biztos kilátásában megkisérti ugyan, de ha számitásában mégis csalatkozott volna, az épités folytatására kötelezve nem akar lenni.

Nem tudjuk, valjon ily föltételek mellett, hol a kötelesség csak az egyik félre nézve létezik, átalában lehet-e szólanunk kölcsönös szerződésről és nem-e inkább egyoldalú kötelezvényről? Miután azonban a miniszter ur szerződésnek cimezi az illető kötelező okmányt legyen szabad részünkről is ezen cimet használnunk.

Mindenekelőtt szemügyre kellene vennünk, mennyiben áll azon két föltevés, melyet előbb ily szerződésnek egyedül lehetséges indokai gyanánt fölemlitettünk, és melyek közt első helyet foglalna annak kimutatása, hogy az épitendő vasutvonalok létezése az országra nézve valóságos életkérdés.

Azon vonalok közt, melyeknek épitésére a két szerződő banknak kizárólagos szabadalom igértetik, legfontosabbak a következők :

1. a Pest-Zimonyi,
2. a Buda-Ujszőny-Bécsi,
3. az Orsova-Arad-Mezőhegyesi vonal, mely utóbbinak kiépitésére azonban a konzorcium kizáró joggal nem bir.

A Pest-Zimonyi vasut egyenes összeköttetésbe hozná a Bánságot az ország szivével: az Arad-Orsovai vonal pedig az ország határaig folytatását képezné a most Aradon végződő tiszai vasutnak. A Buda-Bécsi vonal kiépitése pedig valahára véget vetne azon, évről évre beköszönő szállitási zavaroknak, melyek elháritására az osztrák államvapsálya elég erővel nem bir, és melyek kivitelünket a legérezhetőbb módon kárositják.

Komoly megfontolást érdemel azonban még azon kérdés is, valjon, midőn az állampénzén épitünk, nem érhetjük-e be a Buda-Ujszőnyi rész épitésével? Szőnytől Bécsig már most is közlekedik az államvaspálya, és sanyaru pénzügyi viszonyaink közt nagyon is tanácsolható, hogy egyelőre kisértsük meg, valjon csakugyan szükséges-e, hogy Szőnytől Bécsig terjedő második párhuzamos vasutra milliókat költsünk? Ha a tapasztalat arról biztositana, hogy az épitett részszel nem értünk czélt, ám lássunk akkor a vonal hátralevő nagyobb felének kiépitéséhez.

A többi, részben igen másodrendü, részben még kevésbbé fontos, sőt részben szeliden mondva, kétes értékü vonalok a következők :

4. Zimony-Károlyváros,
5. Ujgradiszka-Eszék-Vinkovcze,
6. Pest-Esztergom-Jalna (Barsmegye),
7. Ujszőny-Lundenburg,
8. Nagyvárad-Debrecen-Miskolc,
9. Szathmár-Németi-Kolozsvár,
10. M.-Vásárhely-Szászrégen-Brassó.

Ezen vonalok részbeni jellemzésére elég a következőket felhozni :

Magyarország kivitelének éjszak-nyugat felé eddig öt ut áll nyitva, illetőleg fog nyitva állani.

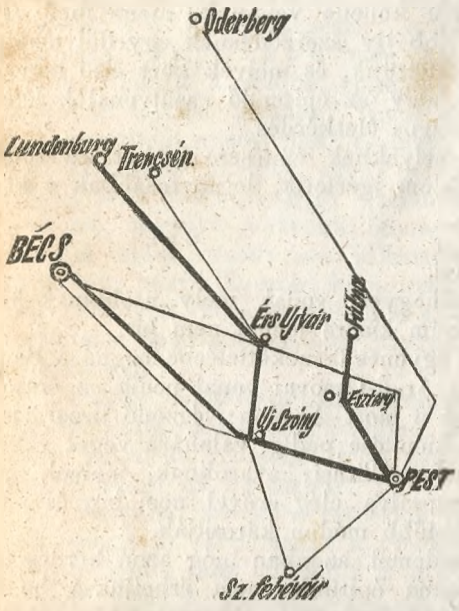
1. az osztrák állampályán Pestről Bécs felé;

2. a magyar államvaspályán (illetőleg a kassa-oderbergi vonalon) Oderberg felé;

3. az osztrák államvaspályán Érsekujvárig és onnan Trencsénen át külföldre;

4. a Bécs Ujszőnyi vonal, illetőleg annak a mostani tervezetbe fölvett hosszabitása Budáig;

5. ugyanezen Buda-Ujszőnyi vonalnak mostan tervezett egyenes vonala Bécsig.

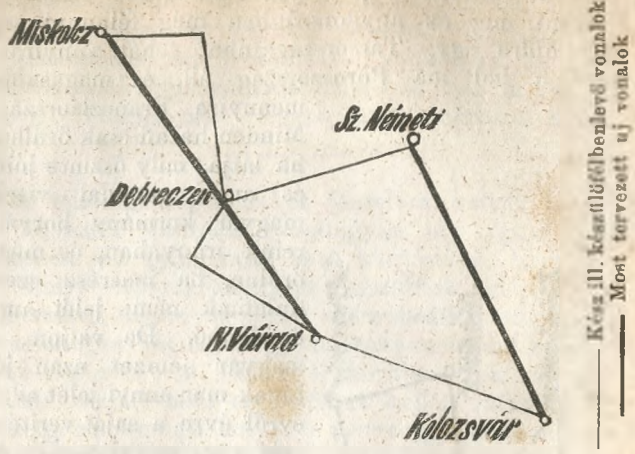


——— Kész ill. készülőfélbenlevő vonalok.
——— Most tervezett uj vonalok.

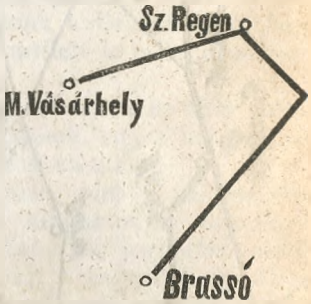
Az Ujszőnytől Lundenburgig tervezett vonalnak tehát, egyelőre szük financiális viszonyaink közt nincsen különös jogosultsága, sőt azon kellemetlen oldallal is bir az, hogy a még csak most épitendő, még pedig állambiztositék mellett épitendő Trencséni vonallal versenyez, és annak különben is nem igen nagy jövedelmét még inkább apasztja.

Az ugyanazon szakaszba eső Pest-Esztergom-Jálnai vonalu alighanem az esztergomi kőszéntelepek és a barsi bányatermékek kedvéért vétetett föl. Ezen vonalt legjobb akarat mellett sem tudjuk egyébnek, mint másodrendü bányavonalnak elismerni, melynek miképeni előállitására a gömöri bányautak fényes finánciális eredménye oly félre ismerhetetlen utmutatást szolgáltat, hogy ily másodrendü vonalnak oly nagy áldozattal való kiépitését, mint ezt a szerződés tervezi, sehogy sem lehet helyeselni.

Épen ily másodrendü, tisztán csak helyi jelentőséggel bir a Szathmár-Németitől Kolozsvárig vezetendő vonal, mely jövedelmezőségre sohasem, vagy csak igen későn fog vergődhetni, mig az ország ugyanazon vidékére tervezett Miskolcz-Debreczen-Nagyváradi vonalnak fontosságát annál nehezebb fölismerni, mivel mind három várost már most is összeköti a tiszai vasut. Igaz, hogy nem épen a legegyenesebb vonalon, de valljon csakugyan oly nagy zavarban vagyunk-e már azirán t, mily vasutakra adjuk ki a fölösleges milliókat, hogy nem érhetjük be avval, ha ugyanazon vidéken, ugyanazon főbb városok közt csak egy vasutvonal létezik, és hogy oda minden áron egy második vonalt is kell épitenünk??



A Brassó-Szászrégen-M.-Vasárhelyi vonalnak valószinüleg strategiai fontosságot fognak tulajdonitani. Ezen vonal félkör alakjában fut az erdély-oláh határon. Ugy emlékezünk, hogy a gácsországi pályák épitésénél czeknek azért tulajdonitottak strategiai fontosságot, mivel az országból egyenesen a határ felé vezetnek. Az uj erdélyi vasutnál azonban ennek épen ellenkezőjét kellene mint stratégiai szükséget elfogadnunk, hogy t. i. nem az ország belsejéből a határ felé, hanem az országon belül félkörben vezető vasutak a voltaképen stratégiai utak.



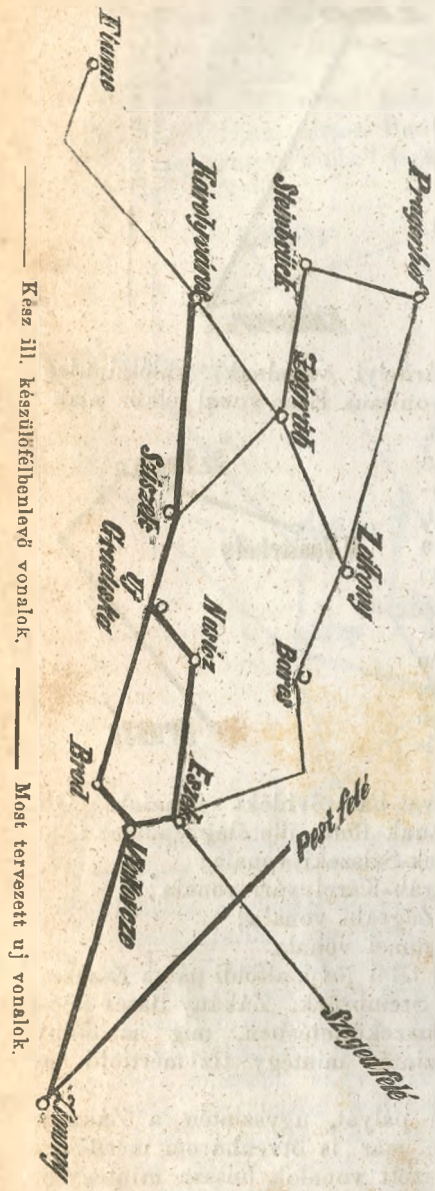
Végül maradnának a horvát-határővidéki vonalok. Ott jelenleg a következő vonalok állanak fönn, illetőleg épülnek:

1. a déli pályának Steinbrück-Sziszeki vonala;
2. ugyanazon pályának Zágráb-Károlyvári vonala;
3. a magyar állam Zákány-Zágrábi vonala;
4. ugyanannak Károlyvár-Fiumei vonala.

Még ezeken kivül a Szeged felől jövő alföldi pálya Eszéken leli végpontját, másrészt Zákány-Steinbrück, Zákány-Barcs-Pécs-Eszék szintén állanak vasuti összeköttetésben, mig az előbb emlitett Zimony-Pesti pályából szintén mintegy tiz mértföld határvidéki területen fog elfutni.

A régi vonalok, az alföldi pályát, ugyszintén a Zákány-Barcs-Pécsi vonalt sem számitva, már is ötvenhárom mértföldre terjednek ki. A most hozzá tervezett vonalok hossza mintegy 85 mértföld. Horvát-Szlavonország és a Határőrvidék egy része, egy mintegy 500 négyszögmértföldnyire terjedő terület ezek szerint 130 mértföld vasuttal láttatnék el, még pedig olyan vasuttal, melynek mértföldje 800.000 forintba és többe is szokott kerülni. Horvát-Szlavonországban e szerint, hála a magyar kormány áldo-

zatkészségének, minden $3\frac{1}{2}$ négyszögmértföldre esnék már egy mértföld vasut, mig az anyaországban még félannyi sem, azaz alig 8 mértföldre egy. Társországainkat tehát annyira emeltük volna, mint a hol ma Poroszország áll, és magasabbra mint mennyire Francziaország jutott. Minden hazafi csak örülhet annak, ha látja, mily őszinte jóindulattal és atyai gonddal viseltetik a magyar kormány horvát testvéreink irányában, és még inkább örülne, ha másrészt ezen jó indulatnak némi jelét amonnan is érezhetné. De valjon, midőn a magyar nemzet ezen jó indulatának már annyi jelét adja, midőn évről évre a saját veritékén szerzett vagyonával pótolja a horvátországi deficiteket, valjon ezek mellett még arra is kelljen-e magát szánnia, hogy többet tevén a testvérért, mint tesz maga magáért, milliókat áldozzon azért, hogy Horvátország rengeteg hegységein át nagy áldozatokkal vasutat épitsen? A keresztény tan ugyan követeli, hogy felebarátainkat ugy szeressük mint önmagunkat; de valjon van-e oly parancsolat, mely követeli, hogy felebarátainkat, vagy ha Horvátországban ezen elnevezést nem fogadnák el, hogy egy szomszéd-társat jobban szeressük, mint önmagunkat?



Kész áll. készülőfélben levő vonalok. —— Most tervezett uj vonalok.

A tervezett vonalok szükségét avval lehetne bizonyitani, hogy ezek által a Dunafejedelemséget kivitele Fiuméba volna terelhető. Épen oly valószinünek lehetne azonban mondani azon aggodalmat is, hogy épen ezen vonalok által ezen kivitel Fiume versenytársáé Trieszté lesz. És valjon ha Fiume kedvéért ajánljuk e vasutat, nem érhetnők-e be a már létező (illetőleg létesitendő) Zimony [1])-Eszék-Fiumei összeköttetéssel, vagy, ha ezen körutat kerüljük, legfölebb egy uj Zimony-Eszéki vasut épitésével is?

[1]) Értjük a tervezetben foglalt Zimony-Pesti vonalnak alsó részét az alföldi vasut valamelyik pontjáig.

A horvát-szlavon vasutak iránt, alighanem a politikusok és nem a nemzetgazdák fognak dönteni. Egyoldalú nemzetgazdászi szempontból azon kérdésre : szükséges és kivánatos-e, hogy a tervezett horvát vonalok mind és most kiépitessenek? nem nyerhetünk más választ, mint határozott nem-et.

Midőn tehát az eddigiekben fontolóra vettük azon kérdést, valjon a tervezett vasutakra csakugyan oly égető szükségünk van-e minőnek azt gyanittatta azon körülmény, hogy ily óriási hálózatot annyi erőmegfeszitéssel készülünk kiépittetni, kiépittetni épen most, midőn az évről évre beálló deficit elvégre oly rémitő magasságra hágott, hogy lidérenyomásként nehezedik minden hazafi keblére : a fenforgó körülmények részrehajlatlan számbavétele mellett azon eredményre kellett jutnunk, hogy ezen égető szükség az egész hálóra nézve egyátalában nem ösmerhető fel. Konstatáltuk, hogy a vonalok közt van három olyan, melynek kiépitése igen kivánatos, mig a többieké részben kevésbbé fontos, részben, illetőleg egyelőre még nem szükséges.

Áttérhetünk már most azon második kérdésre : valljon azon vonalok kiépitése, melyeket fontosabbaknak kellett elismerni, nem lenn-e lehetséges kedvezőbb feltételek mellett is mint minőket a két bank ajánl?

Ennek megitélésére a Kerkápoly miniszter ur által előterjesztett szerződésnek, illetőleg kötelezvénynek egyes határozatait és annak finánciális oldalát kell tanulmányoznunk.

Ez sok tekintetben fárasztóbb munka, mint a milyent egy alkotmányos tárgyalásra szánt okiratnál kivánatosnak tartanánk. A szerződés több helyütt nem elég szabatos és jogi kételyeknek ád helyet; az egymáshoz tartozó dolgok, a helyett hogy összefüggésükben könnyü áttekintést nyujtanának, szét vannak szórva.

A mennyiben ugy hisszük, miszerint olyan szerződésnél, mely az államot évek sorára lekötendi, a lehető legnagyobb világosság és teljesség szükséges, nehogy később kellemetlen perlekedésre nyujtassék alkalom : futólag érinteni akarjuk azon részeket is, melyek a föntebbi szempontokból nem elégitnek ki.

1. Az elsőbbségi részvények számára az öt-ös kamat levonandó, még mielőtt a törzs-részvények kamatja kifizetett volna. Arról azonban nincsen gondoskodva, mi történjék azon esetben, ha az évi jövedelem ezen öt százalék fedezésére nem elég?

Nemsokára pedig meg fogunk győződni arról, miszerint nagyon is lehetséges, hogy a vasutak az első években az öt-ös kamatot sem fogják jövedelmezni, a midőn majd ugy az államra, mint a részvényesekre nézve fölötte fontos volna tudni : valljon ez esetben a részvényesek nem tarthatnak-e kárpótlási igényt a későbbi jövedelmekre is, a mennyiben mint prioritások követelhetnék, hogy addig, mig az elsőbbségek öt-ös kamatozása nincs kielégitve, az állam posterioritásai kamatban ne részesülhessenek?

Ki kell jelentenünk már itten, hogy ezen kérdés épenséggel nem támad szőrszálhasogatási viszketegből; a bánréve-nádasdi vo-

nal szerződésében például nagyon világosan ki van mondva, hogy ilyen deficit a későbbi évek jövedelméből fedezhető.

A mi szerződésünk ezen eshetőségre nem is gondol, annak 7-ik §-a pedig a föntebbi, az állam érdekeire káros magyarázatot nem zárván ki, azt lehetővé teszi.

2. A szerződésnek még azon fontos pontjai sem mentek a kétértelmüségtől, melyek a törlesztési módra vonatkoznak. A 7. §. 4. része ekkép hangzik: „Zum Zwecke der Amortisation ist vom Beginne der Amortisationsfrist an (tehát a 11-dik évtől fogva) aus dem gesammten Reinerträgniss jährlich $^1/_2$ Percent in Silber des gesammten emittirten Anlagekapitales zu verwenden.“ Ez tehát világosan annyit tesz, hogy évenként változatlanul $^1/_2$ % forditandó törlesztésre. Ámde ha minden évben a tőkének $^1/_2$ százalékát fizetjük vissza, az egész tőke csak 200 év mulva lehet törlesztve. Az elsőbbségek törlesztésének azonban a 7. §. 3-dik része szerint az 50-dik évvel befejezettnek kellene lennie. Mi fog majd történni, ha ezen 50 év mulva az egész elsőbbségi tőke helyett annak csak egy harmadrésze leszen törlesztve? A kormány, ugy látszik általában, nem is tartja lehetségesnek, mintha azon igéretek, melyek e szerződésben tartalmazvák, valahogy teljesülésbe nem mennének, és azért nemcsak hogy ezen eshetőségről előre nem gondoskodott, hanem ugy ezen mint a többi igéretekre nézve az utólagos kényszerités lehetőségét sem tartotta fenn magának, midőn a vasuti épitőktől eddigelé mindig megkövetelt kauczióról ezen nagy üzletnél, nem tudjuk mi okból egészen lemondott. Ki vagyunk téve ezek szerint azon eshetőségnek, hogy a törlesztés 50 év helyett kétszáz évet fog igénybe venni. Miután azonban fejtegetésünk egész folyamában a konzorciumot, habár jóakaratúnak nem, de azért roszakaratúnak sem képzeltük sehol, tegyük fel itt is, hogy az idézett paragrafusnak különös szerkezete nem szándékból hanem tévedésből eredt, és hogy azt tulajdonkép a következőleg szándékolták fogalmazni: „A tiszta jövedelemből az üzlet tizenegyedik évében levonandó: első sorban az egész tőke névértékének $^1/_2$ százaléka ezüstben, törlesztésre, és második sorban az elsőbbségi kötvényeknek 5%-os kamatja ezüstben. Az ekkép eredményezett összeg egy álló annuitást képez, oly módon, hogy a törlesztésre forditandó részlet ugyanazon mértékben emelkedik, mint a törlesztés által évről évre lejebb szálló kamatösszeg alább száll. Az elsőbbségek törlesztése 40 év alatt befejezendő.“

Ha nem akarjuk föltenni azt, mintha a konzorcium 40 évi törlesztést igért volna, midőn az tudja, hogy e törlesztés kétszáz évbe fog kerülni, csakis a föntebbi pótmagyarázatot fogadhatjuk el, mely esetben a konzorciumot még azon — általa aligha szándékolt — helyzetbe hozzuk, hogy többet tesz, mint a mennyire magát szerződésileg lekötötte. Az elsőbbségek törlesztése t. i. a fentebbi módozat szerint nem az 50-dik évvel, hanem már jóval előbb lesz bevégezve, ugy hogy a 48-dik év (illetőleg az üzlet megkezdésétől számitva 58-dik év) után már az elsőbbségek is tökéletesen törlesztve lesznek, és a pálya ennek folytán az állam birtokába megy át.

3. A károlyváros-fiumei vonal átvételére vonatkozó 3. §-nak szerkezetét könnyen lehetne oly módon félremagyarázni, hogy az üzlet még néhány millióval többe kerülhetne, mint a menynyibe kerülne, ha a §. világosabban hangzanék. A kormány t. i. eladja a konzorciumnak a károlyváros-fiumei vasutat, még pedig a kincstárra nézve elég kedvező áron. Az ára csak 8 év alatt fizetendő le; szintugy eladja 3 millióért a fiumei indóházat, de ennek az ára csak akkor fizettetnék, ha a zimonyi és a horvát vasutak egész tőkéje $8^1/_2$ %-ot[1]) jövedelmezett, tehát valószinüleg csak 20 év mulva, ha még később nem.

A 8. §. 3-dik részéből azonban azt lehetne kimagyarázni, hogy a konzorcium az ezen pályáért járó 17 millió forintnyi részvényt mindjárt az első évben is bocsáthatná ki, mely esetben ezen 17 milliónak évenkénti kamatja is volna fizetendő. Az azonban világosan ki van kötve, hogy a konzorczium az első részletet csak 3 év alatt köteles lefizetni, pedig ezen három év alatt kamat cime alatt már is $2^1/_2$ milliót kellene fizetni a részvényesek kezeihez azon 17 millióért, melyekből még egy krajczár sem folyt az állam pénztárába. A 17 milliónak első részletét csak 3 év mulva fizetik be. A további részletnek lefizetése még négy évig tart, mely 4 év alatt folyvást fizetendő volna a kamatja azon pénznek, mely még be sem folyt! Még kellemetlenebbé válik a dolog az indóházat illetőleg. Ha ennek ára csak 20 év mulva fizettetnék meg, ezen husz év alatt pedig folyvást a $7^1/_2$ százalékos kamatját kellend fizetni azon 3 milliónak, melylyel az állam a vételárhoz járult, és mely összeg, lehet hogy sohasem fog az államnak megtérittetni, akkor azon különös helyzetben vagyunk, hogy azért, hogy egy 3 milliót érő indóházat ingyen átengedtünk, évenkint 200.000 forint büntetést kell fizetnünk kamat cime alatt. Nem hihetjük, hogy a szerződő felek ezt szándékolták volna, de kétséget nem szenved, hogy a szerződés mostani szövegezése mellett ez megtörténhetnék, és azért okvetlen szükségesnek kell tartanunk, hogy ezen §-ba azon föltétel vétessék föl, miszerint a részvénykibocsátás vagy csak egyidejüleg történhessék a részletek befizetésével, vagy pedig, a mi legtermészetesebb volna, hogy azt megelőzze.[2])

Ezen észrevételek azonban leginkább csak arra céloznak, hogy a szerződés szerkezetének nehány hibáit, és a javitások szükségét kimutassák. A szerződés voltaképeni ösmertetése a következőkben foglaltatik össze :

---

[1]) A szerződés ugyan öt százalékot emlit csak, de ez 5 ezüst forintban értendő, tehát = 6 forint bankjegyben, mi a befizetett 80 forintnyi összegnek 8 és $^1/_2$ százalékát képviselné.

[2]) A számitás következőkép áll : a konzorcium átveszi a károlyvárosi vasutat 19 millió forintért, az indóházat 3 millióért = 22 millió forint, mely összegnek előteremtésére (a 80%) 27½ millió forint részvényt kellend kibocsátani ; ebből a konzorcium átvesz 60%-ot = $16^1/_2$ millió forintot, az állam 40%-ot = 11 millió, melyekért az elsőbbségek és a törzsrészvények azonnal kibocsáthatók.

Föltéve, hogy a szerződés 1872-ben köttetik, akkor a károlyváros-fiumei

Az emlitett vonalok épitése és forgalombahozása a magyar és a bécsi hitelbank által történik. A szükségelt tőke előteremtése kétféle részvények által történik : 1.) $^3/_5$-öd részben (60%) elsőbbségi részvények által, melyek 5%-kal kamatoznak és melyeket a konzorcium 80%-nyi árfolyam mellett vesz át, és 2.) $^2/_5$-öd részben (40%) törzsrészvényekben, melyeket a magyar állam vesz át, és mely részvények csak azon esetben fognak szintén 5%-ot kamatozni, ha az elsőbbség számára előbb levonandó kamat után a jövedelemből még annyi marad. A törzsrészvényeket a kormány az első 10 évben nem adhatja el.

Itt némi kommentárral kell kisérnünk a szerződésnek nem eléggé őszinte szövegezését. Miután t. i. két későbbi szakaszban világosan ki van mondva, hogy az elsőbbségek ezüstre szólanak és ezüstben váltandók vissza, ennek folytán nem áll a szerződésnek azon kifejezése, hogy az elsőbbségek 80% árfolyam mellett vétetnek át; annak helyébe a következő világosabb szövegezés volna állitandó :

„A konzorcium minden száz ezüst forintban visszaváltandó elsőbbségért 80 forintot fizet bankjegyben."

Huszra tevén átlag az ezüstágiót, a magyar állam e szerint 120 forintért kap 80-at, a mi csak 66 százalékot tesz és nem 80%-at, mint ezt a szerződés, ily okmányban sehogy sem kivánatos ázépitgetéssel állitja. Hiszen ez esetben 80 ezüst forintot

---

vaspályának ára az 1875-dik évben kezdődő, évi $2^9/_{10}$ millió forintot tevő részletekben lesz fizetendő, ugy, hogy az utolsó részlet lefizetése 1879-ben történnék. Csak akkor kapta meg tehát az állam az eladott vasut árának nem is egész összegét, hanem csak 60%-kát.

Lássuk már most, föltéve, hogy a konzorcium az összes részvényeket már 1872-ben kibocsáthatá, mennyi kamatot kellend az államnak fizetnie addig, mig hitelezői tartozásukat lefizették.

Az állam, midőn a vasutat eladja, nem hogy pénzt kapna érte, hanem ellenkezőleg, köteles az 1872-dik évben 9 milliót (= 22 milliónak 40%-kát) az épitkezési alapba fizetni. Föltéve, hogy 7-es kamat mellett tudta ezen összeget előteremteni, az 1875-dik évig kamatért 2 millió forintot adott ki, vagyis kamatok kamatjával együtt 2,150.000 forintot.

Ezentul évenkint $2^9/_{10}$ milliót fizet a konzorcium készpénzben; az állam e szerint ezen bevételből adósságát évről évre törlesztheti. Az állam adóssága (9 millió) most a három éven át fizetendő volt kamat (2.1 m.) folytán 11.1 m. forintra emelkedett. Ennek törlesztése a következőkép fogna történni.

	1875-ben.	1876-ban	1877-ban.	1878-ban.	1879-ban.
Az adósság lesz :	11.1	8.8	6.5	4.2	1.9 mil.
A konzorcium fizet készpénzben	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3 „
marad adósság (kamatok kamatja nélkül!)	8.8	6,5	4.2	1.9	+ 0.4 „

Az 1880-dik évben tehát az állam szerencsésen törlesztette volna azon adósságát, melybe azért kellett magát vernie, hogy egy birtokában levő vasutat eladhasson. Vasut és indóház pedig még 40 évig idegen kéz birtokában maradna!

A konzorcium érdekeinek ezen támogatása azonban még nagyobb áldozatot is követelne, mely t. i. abban áll, hogy az indóházért kibocsátott $3^3/_4$ millió részvényből az állam ismét köteles két ötödrészért $1^1/_2$ millió készpénzben lefizetni. Föltéve már most, hogy az indóház ára 20 év mulva meg fog fizettetni, — a mi nem oly fölötte valószinü, — ezen 20 év alatt a kölcsönzött $1^1/_2$ millióból 7-es kamat mellett lett már 6 millió. Ha mármost a konzorcium a 20-dik év leteltével a reá eső 2 millió forintot csakugyan lefizetheti, az államnak ezen üzlet mégis 4 millió forintjába került.

kellene fizetniök. Sajnos, hogy ily szépitgetések országos müveleteknél annyira divatosok. Magánügyeknél ily pénzbeli kérdéseket a legvilágosabban szokták körülirni.

A mi a kamatozást illeti, nincsen elég világosan kimondva, valjon a törzsrészvények is ezüstben kamatoznak-e? A hol a konzorcium kamatjairól van szó, az ezüst szó sehol sem hiányzik a szöveghen; a hol pedig az államéiról, ott nem látjuk. Minthogy azonban mindkét nembeli részvény ezüstre szól, reméljük, hogy a kamat is ilyen lesz, és csak a szerződés nem elég világos szerkezetének, nem pedig valóságos szándéknak akarjuk tartani, ha az állam kamatjairól határozottabban nincsen kimondva, valljon az papir-e vagy ezüst?

Az összes jövedelmekből mindenekelőtt az elsőbbségek öt-ös kamatja vonandó le, de még ezelőtt is $^1/_2$% törlesztésre; az első tiz évben azonban törlesztés nem történik.

Ezen $^1/_2$%-nyi törlesztés által az összes elsőbbségi kötvények 40 év alatt volnának törlesztendők; a törlesztés a 41-dik évben, tehát a kibocsátás utáni 51-dik évben végződik; csakis a törzsrészvények törlesztése után megy át a pálya az állam birtokába.

Utalunk itt azokra, a miket a törlesztésről előbb mondottunk és minek alapján a pálya, a legkedvezőbb esetben az 58-dik évben szállana az államra.

A konzorcium a nevezett pályákon kivül még átveszi a kormánytól:

De az áldozatok kelyhe még nincs kiüritve. Mert eddig csak azt számitottuk, mennyibe kerül a törzsrészvények kamatja. De a törzsrészvényeken kivül még felivel több elsőbbségi részvény is lett az 1872-dik évben kibocsátva. Ezen elsőbbségi részvényeknek pedig szintén 8 éven át $7^1/_2$%-os kamat jár, mig az általuk befizetett összeg a bankoknál csak 5%-kal kamatozik (l. 6. §. 10.). Miután a kibocsátott elsőbbségek névértéke $16^1/_2$ millió, a épitkezési alapból pótlandó kamatkülönbség csak az első 3 évben már is $1^1/_2$ milliót tesz!

Mindezen áldozatok lehetősége elesnék, ha világosan kikötnők, hogy a konzorcium csak azon évben, söt csak azon évnegyedben adhassa ki az elsőbbségeket, melyben az államnak fizetést fog teljesiteni. Valjon pedig nem lehetne-e később félremagyarázni a szerződést, itéltessék az meg annak szószerinti szövegéből. A 3-ik §. ekkép szól: „Die Linie Karlstadt-Fiume soll, nachdem dieselbe in allen ihren Theilen vollendet, und drei Jahre hindurch für Rechnung der kön. ungarischen Regierung betrieben worden sein wird, in das ganze Netz um einen Pauschalbetrag von 19,300,000 fl. (in Worten: Gulden neunzehn Millionen dreimalhunderttausend) nach den im §. 6 festgesetzten Modalitäten einbezogen werden." És folytatólag a 8. §. 3. szakasza: „Das Consortium ist .... be echtigt solche Prioritätsaktien, welche auf Linien, deren Inangriffnahme beschlossen wurde, entfallen, sowie jene Prioritätsaktien, welche zur successiven Bezahlung der für die Linie Karlstadt-Fiume bedungenen Ratenzahlungen und endlich für Beschaffung des im §. 1 bedungenen Pauschalbetrages für den Fiumaner Bahnhof erforderlich werden, weiter zu verkaufen."

Ebben hivatkozás van ugyan arra, hogy az állam „successive" fogja csak a pénzt kapni, de nem hogy a részvénykibocsátás szintén csak successive történhessék; még kevésbbé világos az indóházi részvényeknek, mikor történhető kibocsátására vonatkozó pont. Ily szörszálhasogatások — mert hogy ez nem egyéb, azt nem tagadjuk — most igen fölöslegesnek látszanak ugyan, de később, midőn ily pontok a törvénybe vannak iktatva, igen kellemetlen komolysággal birnak. Tehát javitsunk rajtuk.

1. a károlyváros-fiumei vasutat 19,300.000 forintért; a kormány e szerint majdnem azon áron adja el ezt a vasutat, a mennyit fizetett annak előállitásáért a Frankobanknak, mi a kincstárra nézve elég kedvező üzlet, — hozzá kell azonban tennünk, hogy ezen 19 milliónak csak három ötödrésze fizettetik készpénzben, két ötödrészért pedig a kormány törzsrészvényeket kap. Átveszi továbbá a konzorcium 2) a fiumei indóházat is az eredeti költségen, de csak akkor, illetőleg azon esetre, ha a horvát és a zimonyi vasut 5%-ot jövedelmezett. A konzorcium azonban még akkor sem fizet 3 millió forintnál többet az indóházért.

Ezek a szerződésnek főbb mozzanatai.

Ebből azonban, bár azon viszonyt, melyben a kormány a konzorciumhoz álland, igenis meg lehet itélni, mégis lehetetlen azon első legegyszerübb kérdésre válaszolni: valljon mennyibe fog mindez kerülni? A nagy szerződésben hiába keresünk egy pontocskát, mely eziránt felvilágosithatna, hiába valami számitást, alapos kimutatást, mely ezen óriási üzletnek kiindulási pontjául szolgálhatott. Pedig világos, hogy a számitás itt a legfőbb dolog; mert ha az uj rendszer mellett egy mértföld belekerülne 40.000 forintba, a biztositéki rendszer mellett csak 30.000-be, a rendszer uj voltának kedvéért bizony nem fizetnők rá ama 10.000 forintot. De ily számitásokra a szerződés semminemü alapot nem nyujt.

E helyett a 4-ik szakaszban csak azon — a szakemberek szemeiben ösmert nyulékonyságu — határozatot találjuk, „hogy a vasutak a lehető legszolidabb és legtakarékosabb módon épittessenek“, azon „normáliak“ szerint, melyeket konzorcium és miniszterium majd később egybe állitandnak.

Arról tehát még fogalmunk sincsen, valjon-e nagy takarékosság mellett voltaképen mégis mennyibe fog kerülni az egész hálózat? fogalmunk sincs arról, hogyan fogja majd a miniszterium és a bank a normáliákat megállapitani? fogalmunk sincsen, valjon ezen „uj rendszer“ milliókba vagy milliárdokba fog-e kerülni az országnak?

Azt a pontot pedig, hogy ezen „normáliák“ csak a törvényhozás megvizsgálása után léphetnének életbe, szintén nem találjuk a szerződésben, valamint arról sincsen szó, hogy ha valaki valamelyik vasutat például fele áran épitené azon összegnek, melyet a bank és miniszterium a „normáliák“ alapján kiszámitottak: valjon akkor is csak a drágább konzorcium fog-e épithetni? Szóval a konzorcium kizárólagos monopoliumot bir az iránt, hogy Magyarországon 350 mértföld vasutat épitsen, tiz nagy vasuti társaságot alapitson, és mindezért huzzon az országtól lehet ötszáz milliót, lehet ezer milliót, lehet még többet, a mint ezt a miniszterium és konzorcium közt kötendő „normáliák“ (pausálék?) megengedendik.

Es ezen határtalan hatalomért, ezen rendkivüli szabadalomért, melynek párja eddig széles e világon alig volt, valljon milyen kötelességet vállal azon konzorcium, mely ezen szerződésre azon czélból lépett, hogy — mint ez a bevezető sorokban ki van mondva — a magyar vasuthálózatnak a mai forgalomnak megfelelő kiegészitését lehetővé tegye?

A szerződés nem szükölködik oly pontokban, melyek a konzorciumra kötelezettségeket rónak. A 6-dik szakaszban határozottan ki van mondva, hogy a foganatba vett vonalok minden körülmények közt épitendők. Ha a részvények árfolyama 80% alá szállana, a még nem kezdett vonalok épitése abban maradhat, de a pest-zimonyi és a horvát-tót vonalok még ezen esetre is épitendők. Az 5-dik szakaszban ki van mondva, hogy a konzorcium ezen utóbb nevezett vonalnak egy részét legfőlebb 1874-dik évi julius hóig köteles elvégezni, azontul legalább 25 mértföldet évenkint a forgalomnak átadni.

A 2-ik pótczikkben határoztatik: ha a törvényhozás elhatározná, hogy az arad-csongrádi vonal folytatása más irányban történjék, a konzorcium ezen eltérés kivitelére köteles.

Ennyit mond a szerződés. Mindezen elvállalt kötelességek biztositására pedig — igy folytatná az olvasó — köteles a konzorcium az első kapavágás megtétele előtt egy megfelelő nagy összeget a m. kir. pénzügyminiszterium központi pénztárába lefizetni. Mennyit, azt körülbelől kiszámithatni. A nyugoti vasutépitő konzorcium például 40 mértföld után 800.000 forintot fizetett le; a galiciaié 16 mértföld után 500.000 forintot, minek folytán a 350 mértföld épitkezésére vállalkozó konzorciumnak ha 4 szakaszban épit is, legalább 2 millió forint biztositékot kellene készpénzben lefizetni, nem is tekintvén azon számos egyéb lekötést és biztositást, melyet ily óriás terjedelmü vállalatnak egy kézbe való elhelyezésénél már a mindennapi óvatosság is parancsol.

A szerződés azonban a konzorcium által elvállalt számos kötelességnek biztositására mitsem tartalmaz és pénzbeli biztositékról sehogy sem gondoskodik.

A konzorcium ellenben, mint a nyereménynek minimumát 2½%-ot biztosit magának, veszteség ellen pedig az által biztositja magát, hogy a részvényeket kibocsátja, még mielőtt az épitéshez fogott volna. Ha a részvények elhelyezésénél 2½%-nál kevesebbet nyerne: föl van mentve a konzorcium minden épitkezési kötelesség alól. (7. §. 14.) Az állam azonban még ezen esetre is lekötve marad a konzorciumnak egy egész évig, és csak ezen év lefolytával enyészik el a konzorcium igénye.

Ezek után, reméljük, alig lehet tagadni az emlékiratnak kezdetében emelt azon vád igazoltságát,

hogy itt nem lehet szó kölcsönös szerződésről, melyben mindkét fél kölcsönösen vállal jogokat és kötelességeket, hanem csak egyoldalu kötelezvényről, oly kötelezvényről, melylyel a magyar állam mindenféle terheket vállal magára, a szerződő konzorcium pedig, dacára annak, hogy csak biztos nyereményre dolgozik, ellenkező esetben pedig nem, az ország irányában csak jogokkal ruháztatik föl, kötelességekkel pedig nem terheltetik.

Valjon az ország képviselete lehetőnek fogja-e tartani,

hogy egy ilyen szerződés tárgyalásába bocsátkozzék, azt az idő fogja megmutatni.

A biztositékok teljes hiánya mily nagy zürzavaroknak lesz, vagy legalább lehetne szülője, azt képzelhetni. Nemcsak hogy illuzóriussá teszi ezen szerződés minden követelményeinek azonnali végrehajtását, és a per hosszadalmas utjára tereli a dolgot, nemcsak hogy minden védeszköz nélkül hágy bennünket azon eshetőségre, ha a törlesztés 40 év helyett két évszázadba kerülne; de még azon furcsa helyzetbe is hozza a kormányt, hogy nem ő bir biztositékot a konzorciumtól, hanem hogy — ha az épités megkezdését kivánja — ő köteles a konzorciumnak pénzt előlegesen lefizetni, mely összeg, ha már egyszer a konzorcium birtokában van, természetesen a kézizálog, a biztositék jellemét ölheti. Ezen összeg nem lesz ugyan igen jelentékeny, azaz (a 7. §. 9. szakasza szerint) 800.000 forint. Azonban tagadhatlan, hogy a szerepek föl vannak cserélve, midőn az állam és nem a konzorcium az, mely az épitkezés megkezdése előtt fizetésre köteleztetik.

A konzorcium fönntartja magának továbbá azon jogot, hogy az épitendő vonalokra eső elsőbbségi kötvényeket nem a vonal elkészitése után, vagy azon arányban, a mint az egyes szakaszok kiépülnek, bocsáthassa ki, hanem hogy ezt a vonal kiépitése előtt tehesse. Arra, hogy a konzorcium 100 millió forint ára kötvényeket eladhasson, nem kell semmi egyéb mint egy jegyzőkönyvi határozat, mely kimondja, hogy a konzorcium egy tetszés szerinti, lehetőleg hosszu vonalt kiépiteni szándékozik.[1]) A kincstár e mellett közvetlen nem igen van érdekelve, mert az általa előre befizetendő részletek maximuma elég gondosan 800 000 forintban van megállapitva. De másképen áll a dolog a részvényesekkel szemben. Ezek részéről bizalom teendő föl azirán t, hogy azon milliók, melyeket ők befizetnek, tényleg az igért módon, azaz a megnevezett vonal kiépitésére fognak fordittatni. A szerződő két banknak jó neve és szilárdsága nem teszi valószinüvé, mintha azok az általuk vállalt kötelességeknek nem fognának eleget tenni. Nem kell attól tartanunk, mintha Románia sorsára jutnánk, hol a kormány az engedélyt Stroussbergnek adta, hol Stroussberg a részvényesek pénzét által is vette, de aztán — nem épitett, ugy hogy a megcsalt részvényesek jelenleg a román kormányon próbálják keresni jogaikat, de valószinülog eredmény nélkül. Ilyen események nálunk nem valószinüek. Azonban szerződések kötésénél és törvények alkotásánál roszaknak és nem jóknak kell tekintenünk az embereket, és igy a nélkül hogy a szerződő két banknak szolidságát legkevésbbé is akarnók gyanusitani, mégis föl kell tennünk azon kérdést: mi fogna történni, ha a konzorcium, miután az a részvényesektől a milliókat már beszedte, akármi okból nem akarna vagy nem tudna kötelességeinek megfelelni? Igaz, hogy ehhez az államnak jogilag

---

[1]) A 8-dik §-nak 3-dik szakasza ezt mondja: „Das Consortium ist jedoch nur berechtigt (!) solche Prioritätsaktien zu verkaufen, welche auf Linien, deren Inangriffname beschlossen wurde, entfallen." Tehát még az épitkezések tényleges megkezdése sem szükséges!

semmi köze, hogy ez olyan bizalmi kérdés, mely bank és részvényes közt hozandó tisztába, de épen oly igaz az is, hogy az egész világ a magyar kormányt, a magyar államot tenné felelőssé e botrányért, mint teszik most felelőssé az oláh kormányt, melynek voltaképen szintén semmi köze ahhoz, ha Stroussberg a részvényeseket megkárosította. Ha egyrészt néhány milliónyi kauciót kértek volna a konzorciumtól, másrészt pedig arra kötelezik azt, hogy a vasutat előre kitüzött határidőben elkészítse és csak ugyanazon határidőben bocsáthassa ki a megfelelő részvényeket, akkor még nem tettek többet, mint a mennyit a törvényszerü óvatosság egy paterfamiliástól követel.

Valjon ilyen előzmények után, midőn látjuk, hogy kölcsönös szerződés helyett voltaképen csak egyoldalú kötelezvényről van szó, átalán szükséges-e még ily elfogadhatlan ajánlatnak lehető financiális eredményét is vitatni? valjon czélirányos lehet-e pénzbeli fejtegetésekbe bocsátkozni ott, hol a szerződés jogi oldala oly gyenge alapon áll, hogy annak létesítése már ezért is lehetetlen, és hol — tegyük hozzá — nélkülözünk minden alapot, melyre a kalkulust fe tethetnők?

Azt hiszszük, hogy igen. Sokkal behatóbban foglalkoztunk eddig ezen szerződéssel, somhogy annak ily fontos részletét említés nélkül hagyhatnók; a csekélyebb fontosságu ellenvetéseket, minők például azon kecsegtető igéretnek cáfolata, mintha a kormány a 86% feletti árfolyamból eredő nyereményben részesülhetne (7. § 18), vagy azon fölmerült aggodalmat, mintha a két nagy bank a papirok árfolyamát akármikor tetszés szerint 82 alá is nyomhatná, és több effélét különben is hallgatással mellőzünk és beérjük azzal, hogy a főbb mozzanatokat kiemeljük. A financiális rész pedig kétségkivül a legfontosabbak közzé tartozik.

De financiális szempontból is el akarunk tekinteni az alábbrendelt, bár magukban szintén elég fontos pontokról. Ilyen például az interkalaris kamat kérdése, mely az épitkezési pénztárból lévén fedezendő, az épitkezést több millióval fogja drágitani. Nem akarjuk itt eldönteni azon kérdést, valjon nem czélszerübb volna-e, ha az állam, melynek pénztáraiban mindig szoktak milliók haszon nélkül heverni, még több milliók pedig a bankoknál szerényen kamatozni, — ha az állam ezen pénzeket az épitkezésre kamat mellett előlegezi, és midőn igy az interkalis kamatot megszünteti, csak az üzem megkezdésével adatná át a konzorciumnak a megfelelő mennyiségü elsőbbségeket elárusitás végett. Ezt annál inkább ajánlhatnók, miután az államnak az ilyen müvelet keresztülvitelére amugy is kölcsönt kellend fölvennie, mely kölcsönpénzek pedig, mint történik ez az e tekintetben tökéletesen analog vasuti kölcsön pénzeivel, hónapokig 3 vagy 4-es kamatot hoznának a bankoknál, mig ezen tőkének birtokosa, az állam, midőn ugyanezen időben a részvényesekhez folyamodik pénzért, ezeknek a nyert összegért $7^1/_2$ százalékot fizet.

Nem akarván huzamosabban foglalkozni a financiális résznek ezen kisebb fontosságu árnyoldalaival, térjünk át a dolog velejére.

Hogy ezt tehessük, vessünk egy pillantást az ujabban épült magyar vasutak jövedelmezèsére.

E helyen bocsánatot kell kérnünk az iránt, ha az itt következő összeállitások nemoly kimeritőek, mint az kivánatos volna. E sorok szerzője nem lévén vasutépitési szakember, csak fáradságosan tudta magának az ujabb magyar vasutak fejlődésére vonatkozó adatokat a vasutak zárszámláiból és azok havi kimutatásaiból összegyüjteni, mindennek pedig egynehány nap alatt kellett megtörténnie.

A kép tehát, lehet, hogy nem teljes, de azon adatokban, melyeket közöl ugy hiszem megbizható, minek megitélésére nem csak az eredmény, de azon eredeti adatok is mutattatnak be, melyekből az eredmény kikerült.

Figyelmünket kétfelé kellend forditanunk, t. i. arra, menynyit jövedelmeznek az ujabb magyar vasutak most, másrészt azon körülményre is, mily arányban mutatnak ezek jövedelmezőségükben emelkedést vagyapadást, mely czélra az 1869 dik évnek tényleges eredményeit azon hozzátevőleges eredménynyel fogjuk összehasonlitani, mely a folyó évnek october végéig terjedő havi kimutatásai alapján valószinünek látszik.

(Lásd a 25. és 26-dik lapon levő táblákat.)

Ezen kimutatásokból kitünik, hogy az utóbbi években kiépitett vasutak forgalmuk első évében alig nyujtottak nagyobb jövedelmet, mint 1 vagy $1\frac{1}{2}$%-kot hogy azonban két évvel reá tetemes emelkedést mutatnak fel.

Az ujabb vasutak jövedelmének mikénti emelkedéséről legrészrehajlatlanabb képet szolgáltat, ha az 1869-ik évi összes vasutak jövedelmét az 1871-dikivel összehasonlitjuk, de e mellett az igen tisztességesen és részben gazdagon jövedelmező osztrák állampályát, a déli pályát és a tiszai vasutat érintetlenül hagyjuk. Ezeken kivül az 1869-ik évben a következőket látjuk fenállani:

salgó-tarjáni vasut;
I. erdélyi vasut;
mohács-pécsi vasut;
pécs-barsi vasut;
alföldi vasut.

A 1871-dik évben ezeken kivül még forgalomban látjuk:

a hatvan-miskolczi vonalat;
a zákány-zágrábi vonalat;
a keleti pályából 20 mértföldet;
az éjszak-keleti pályából 20 mértföldet;
az alföldi vasutat.

Ezen vonalok közt tehát csak két jövedelmező van: a pécs-mohácsi és a magyar államvasut éjszaki vonala; mig a többi mind igénybe veszi az államsegélyt, köztök a mértföldenkint 900.000 forintba került erdélyi vasut és a $6\frac{1}{2}$ milliónyi alaptőke mellett csak 170.000 frtot jövedelmező zákány-zágrábi vonal.

A nevezett vonalok ugy az 1869-ik, mint az 1871-ik évben 3%-nél többet jövedelmeztek. Ha meggondoljuk, hogy a folyó évi

I. Ujabb magyar vasuta jövedelme az 1869-dik évben.

A vasut neve	Hossza (mértf.)	Jövedelem				Tehát netto jövedelem 12 havi üzlet mellett	Tőke		Tehát évi tiszta jövedelem
		brutto	levonandó a lényeges költség	marad tiszta jövedelem	hány hó alatt		ezüstben	papirpénzben	
Salgó-Tarjáni vasut	16	1,185.170	455.450	729.000	12	729.000	—	9,191.000[1]) =	$8^{0}/_{0}$
Első erdélyi vasut	$27._5$	974.818	417.449	557.000	12	557.000	26,000.000[2])	31,000.000 =	$1._7{}^{0}/_{0}$
Mohács-Pécsi vasut	8	870.213	429.758[3])	440.000	12	440.000	—	6,861.000[4]) =	$6._4{}^{0}/_{0}$
Pest-Barcsi vasut	9	415.526	275.910	140.000	12	140.000	6,913.000	8,295.000 =	$1._7{}^{0}/_{0}$
Alföldi vasut	11	69.734	27.000[5])	42.000	$3._5$	145.000	8,000.000[6])	10,000.000 =	$1._5$
				Összesen . .		2,011.000	—	65,347.000 =	$3._4{}^{0}/_{0}$

[1]) Mérleg szerinti érték. [2]) Az egész tőke 35,000.000, 38 mértföld után, $27._5$ mértf. után = 26 millió. [3]) Azon 195.363 frt 12 kr. levonásával, melyek **é p i t k e z é s e k r e** fordittattak, és igy az **é p i t k e z é s i**, nem pedig a költség rovatára valók, ez utóbbin csakis azért fordulnak elö, mivel az épitkezési rovat már le van zárva. [4]) Az 1869-dik évi mérleg szerinti érték. [5]) A brutto jövedelem 40%-a. [6]) Az egész tőke 37 millió 52 mértf. után = 8 millió 11 mértf. után.

II. Ujabb magyar vasutak jövedelme 1871-ben.

A vasut neve	Hossza	Brutto jövedelem. Mennyi?	Hány hó alatt	Tehát tesz 12 hó alatt	50%-költség levonás után marad tiszta jövedelem*)	Tőke ezüstben	Tőke papirban 120% agio mellett	E szerint jövedelem %-ban
Pest-Tarján	16.2	1,764.000	10	2,117.000	1.058.000		9,429.745[1])	
Hatvan-Miskolcz	15	670.000	10	804.000	402.000		7,342.648	
Zákány-Zágráb	12.5	140.000	10	170.000	85.000		6,457.425[1])	
Bánreve-Miskolcz	.	69.000	4.5	184.000	92.000		?	
Tarján-Zolyóm	.	200.000	4.5	557.000	278 500		?	
Összes magy. kir. államvasut	43.7	2,574.000		3,091.000	1,545.000		23,229.818	
(de a Bánreve-Miskolczi és a Tarján-Zolyómi vonal nélkül.)								
Első erdélyi	38.5	1,279.000	10	1,530.000	765.000	35,000.000	42,000.000	
Mohács-Pécsi	8	909.000	11	1,000.000	500.000		6,870.000	
Bécs-Barcsi	9	338.000	10	405.000	203.000	6,913.000	8,300.000	
Keleti pálya	20	590.000	10	708.090	354.000	18,700.000[2])	22,200.000	
Arad-Temesvári	8	127.000	7	217.000	109.000	?	?	
Észak-keleti	9 / 20	193.000	1 / 2	473.000	236.000	14,000.000[3])	17,000.000	
Alföldi	41 / 52	1,040.000	8 / 2	2,880.000	1,440.000	37,000.000	44,000.000	
Összesen				**10,304.000**	**5,152.000**		**163,599.000**	3.2
az Arad-Temesvári vasut nélkül.								

[1]) Az 1870-dik évi mérleg szerinti érték. [1]) Az egész tőke 75,053 500 frt 80 mértföldre, tehát 20 mértföldre 18,700.000 frt.
[2]) Az egész tőke 47,214.000 frt 60 mértföldre, tehát 14 millió 20 mértföldre.

*) Vasutaink költsége az üzlet első évei után a 30 és 70% közt ingadozik. Átlag gyanánt 50%-ot fogadtunk el. Hogy ily számitásnál inkább sokat mint keveset veszünk föl, az a 28-dik lap jegyzetében foglalt kimutatásból kitünik, mely szerint az 1869. évben forgalomban volt összes vasutak költsége a brutto jövedelemnek 39%-át sem vette igénybe.

jövedelem mintegy 200 mértföldnyi vasutnak eredménye, de hogy ezen 200 mértföldben benfoglaltatik mintegy 100 oly mértföld, mely csak néhány hónap óta van forgalomban, és igy csak 1 2% jövedelmet tüntethetett föl: ugy látszik, bátran mondhatjuk, hogy az ujabb magyar vasutak jövedelme, forgalmuk első évtizedében 3—4%-ra tehető, sőt valószinünek lehet tartanunk még a konzorcium számitását is, mely 5¼%-ot vár. Hozzá kell tennünk, hogy ugy a konzorcium számitása, mint részben az emlitettük saját számitásaink is, nem a ténylegesen befektetett, hanem a névleges tőkéhez vannak mérve. A kassa-oderbergi vasutnak például 60 millió névleges tőke kamatját kell behoznia, mig az tényleg sok millióval kevesebb került az engedményeseknek. (Langrand.)

A későbbi tizedekben a jövedelem lassabban emelkedvén, föltehetjük, hogy az a második évtized alatt 5%-ot fog tenni, és hogy vasutaink csak a harmadik évtizedben fognának emelkedni a jövedelem azon fokáig, melyet a tiszai vasut, az osztrák államvasut, a pécs-mohácsi vasut és a pest-tarjáni vasut sokkal rövidebb idő alatt elértek.

A kérdés tehát igy áll: mi előnyösebb, — a kamatbiztositéki rendszer mellett tiz éven át 2%-ot, további 10 éven át talán 1%-ot kamatbiztositás fejében ráfizetni, és 30 év mulva az igy fizetett összegeket 4-es kamatokkal visszakapni, 90 év mulva pedig az egész pályát ingyen kapni — vagy pedig, a szerződés terve szerint, a tőkének ⅖-részét egyszerre lefizetni, ennek fedezésére 7%-kos pénzt fölvenni, ezen kamatot 30 évig fizetni, azontul aztán évről évre kevesebb kamatot fizetni és a pályát 60 év után ingyen átvenni?

Ugy hiszszük, hogy egy kis számitás meg fog győzni arról, miszerint az utóbbi, azaz a mostani szerződés módja előnyösebbnek nem mondható, kivált ha meggondoljuk, hogy a törzsrészvények kifizetésére fölveendő tőke 7% mellett 30 év alatt már megnyolczoszorosodnék. Hogy pedig korábban jövedelmezzen a pálya annyit, hogy az állam is kapjon 7%-kot, erre a pályának nagyobb mint 8%-os jövedelme szükséges. De ez esetben bátran folyamodhatunk a kamatbiztositás rendszeréhez, mert ekkor a biztositék fizetésére alig kerülend a sor.

A magyar vasutak költségkiadásai 1869-ben.

Vasut neve	Bevétel		Költség		
	frt	kr	frt	kr	
Osztrák államvasut:					
Pest-Baziás . . .	18,022.248	78	6,484.418	19	A déli pálya nincsen fölvéve, minthogy az a magyar háló bevételeit és költségeit külön nem mutatja ki.
Ujszöny-Bécs . . .	1,868.854	10	1,041.883	02	
Tiszai vasut	5,819.031	09	2,384.340	84	
M. k. államvasutak .	1,185.170	62	455.450	27	
I. Erdélyi vasut . .	974.818	95	417.449	75	
Mohács-Pécsi vasut .	870.213	41	429.758	02	
Pécs-Barcsi vasut . .	415.526	89	275.909	97	
Összeg .	29,155.863	84	11,489.210	06	

A konzorcium, mint emlitők, azon föltevésből indul ki, hogy az épitendő uj vasutak, nem mint a hirlapok irják $3^1/_2$, hanem legalább $4^1/_2$%-kot fognak papirpénzben jövedelmezni.[1])

E helyen az olvasó azt várná, hogy már most áttérünk annak hozzávetőleges kiszámitására, mennyibe fognának kerülni a tervezett vasutak, alapul fogadván a fönt indokolt jövedelmet.

Ámde a szerződés ily számitást lehetlenné tesz, miután az az egész dolognak legkényesebb részét, a költség kérdését hallgatással mellőzi.

Ha tehát már oly szerződést kell tárgyalnunk, mely még arról sem világosit fel, mennyi adósságba ejthet annak aláirása, érjük be annak kiszámitásával, mennyibe kerülne — caeteris paribus — a magyar államnak egy 1 millió forintot érő szakasz vasutépitése, ha 1) az állam az egészet saját pénzéből épiti vagy épitteti, mennyibe kerül az, ha ebben 2) az ajánlt rendszer szerint veszen részt törzsrészvények elvállalása által, és mennyibe 3) ha 7% kamatot és $^1/_2$%-nyi törlesztési részletet biztositana?

Fogadjuk el előbb a konzorciumnak azon — mint láttuk nem lehetlen föltevését — hogy a vasut kezdetben már $5^1/_4$, vagy ha a törlesztésről lemondunk $4^1/_2$ százalékot jövedelmezne és tegyük föl, hogy ezen jövedelem minden évben csak $^1/_{10}$ százalékkal, vagyis egy évtized alatt 1 százalékkal emelkedik. Lássuk mármost mennyibe fogott kerülni e vasut az államnak 58 év mulva, a midőn az t. i. a törlesztési terv szerint az államra átszálland.

Miután 7% kamat mellett egy ma kiadott millió 58 év mulva már mintegy 60 millióra fog rugni, számitásaink eredményei fölötte nagy számokat lesznek fölmutatandók. Ezen nagy összegek fedezését azonban az ország jövedelmének azon nagy emelkedésében kell keresnünk, mely az épitendő vasutak által előidéztetnék — ha t. i. oly vonalok épittetnek, melyek a nemzetgazdaság józan kritikája mellett megállanak. Hogy ez a tervezett vonalok nagyobb részére nem áll, hogy tehát a későbbi

---

[1]) Egy 80.000 papirforintba kerülő pályának 5%-kos jövedelme **4000** forint papirban. Ebből fedezni kell: 1) minden évben a $^3/_5$ elsőbbségi kötvényeknek, azaz 60.000 frt névértéknek, 5-ös kamatját ezüstben = 3000 ftr ezüst vagyis 3750 frt papir. 2) a második évtizedtől fogva a névértéknek $^1/_2$%-kát törlesztésre = 300 frt ezüst vagyis 375 papir, összesen **4125** frt. Azon esetre, hogy a pálya az első években csak 1—2%-kot eredményezne, a konsorcium segithet magán. (azaz helyesebben mondva, a részvényeseken, mert a konsorcium, mely már az első kapavágás előtt $2^1/_2$%-kot nyert, átalában nem veszélyeztet semmit, és csak azon esetre szenvedhetne, ha részvényes minőségben is veszen részt.) Ha t. i. már nem állana az, mit a szerződésből félig ki lehetne olvasni, hogy a részvények deficitje a későbbi évek jövedelmének többletéből fedezendő, akkor is a konzorcium segithet a részvényeseken azáltal, hogy a vonalok végkiépitését odáig huzza halasztja, mig a jövedelem a 3%-kot eléri, mely határidőig a kamatokat az épitkezési pénztárból (l. 6. §.) fedezik. Igaz, hogy az állam határidőket is szabott ki az egyes vonalok bevégzésére; de tudjuk mily kevéssé vették azon határidőket tekintetbe még azon épitkezők is, kiktől az állam milliókat bir foglaló gyanánt; mennyivel kevésbbé törődhetik tehát majd e határidőkkel azon épitkező konsorcium, melynek kényszeritésére az állam magának semminemü jogcímet nem tartott fönn, ha csak be nem perli.

években előtünő óriás összegek nem az ország fokozódott termelési erejéből, hanem csak kölcsön által lesznek fedezhetők, azirán ugy hiszem, körülbelől tisztába jöttünk.

Minthogy ezen nézpont azonban a szerződés nemzetgazdasági oldalát érinti, itt pedig csupán financiális eredményét akarjuk birálni, hadd supponáljuk, hogy csupa jövedelmező vasutnak épitéséről van szó.

Számitásaink továbbá azon alapból indulnak ki, hogy a kiadandó egy millió forintért mind három rendszer mellett ugyanazon munka fog teljesittetni, és mindhárom rendszernél az állam nem házilag, hanem vállalkozóval — akár a konzorciummal is — épittetne. Nem szükséges ugyan különös éleseszüség annak fölismerésére, mennyivel olcsóbban épit az állam, ha az épitkezésre vállalkozó nem abban látná érdekét, ha — mint történik ez a szerződés szerint — mentül többet kiád, hanem abban, mentül takarékosabban épit. De azért mégis fölteszszük, hogy az állam és a konzorcium közti viszony nem fajulna az emlitett vizvezetéki eshetőséggé. Sőt mi több : elfordultunk még azon tapasztalon alapuló és szájról szájra szálló nézettől is, mintha olyan épitkezés, melynek alapos költségvetése előre meg nem szabatott, és a melynek utólagos megállapitására bank és konzorcium korlátlan teljhatalommal ruháztatnak föl, mintha ilyen — igaz, hogy csak legkétségbeesettebb viszonyok közt kimenthető — épitkezési mód alighanem rengeteg sok pénzbe fog kerülni. Nem akarjuk pedig magunkénak vallani ezen nézetet azért, mivel teljes okunk van a mostani pénzügyminiszter ur lelkiismeretességében bizni; mivel ezenfelül egyrészt teljes megnyugvást találunk még azon hitben is, hogy azon férfiak közül, kiket a sors a magyar pénzügyminiszterium székébe fog ültetni, praedestinatió utján csakis szilárd jellemüek fognak találtatni, és hogy Magyarországon sohasem fog akadni egy Althann vagy Dedecker, ki vasutépitkezésoknél milliókkal gazdagszik; és mivel másrészt fölteszszük, hogy a magyar hitelbank vezetése mindig oly kipróbált kezekben fog nyugodni mint mostan, és mivel végül lehetetlennek tartjuk még azt is, hogy a bécsi hitelbanknál az 1859-dik évi botrányok ismétlődhetnének. Mindezen eshetőségeket, mint teljes lehetlenséget messze elodázva magunktól, fölteszszük azt, hogy dacára azon határtalan jognak, melyet a szerződés 4-dik paragrafusa a kormánynak és a bankoknak a költségek tekintetében enged, az épitkezés egy krajczárral sem fog többe kerülni, mint egy millióba, kivéve természetesen azon illő polgári hasznot, melyre a konzorcium az elvállalt felelősségért igen méltán igényt tarthat.

Midőn tehát fölteszszük, hogy a normáliak a lehető legtakarékosabban fognak megállapittatni, oly takarékosan, hogy az épitkezők nyereménye a minimumra, azaz a biztositott 6%-nyi jutalékra fog leszállani, akkor a következőkép álland költségvetésünk:

Az ide zárt számitásokból kiderül, hogy (l. az 1. sz. táblát „a vállalat számlája") egy 1 millió forintért épitett pálya, a föltételezett jövedelem mellett, 58 év lefolyása alatt a következő összegekbe fogott az államnak kerülni :

(A szöveg folytatását l. a 32. sz. lapon).

1-sö számú tábla.

A vállalat számlája. (A)

Évtized	A vasút évi tiszta jövedelme *) (lásd a . . . számú lapot)	Ezen jövedelemből jut az illető évtized minden évében			A felül osztalékbol a	
		az elsöbbségi részvények törlesztésére *)	a törzs részvények kamatjára	felül osztalékra	az elsöbbségi részvényeké	a törzsrészvényeké
		I. Ha az állam kamatja ezüstben értendö:				
I	45.000	45.000	—	—	—	—
II	55.000	52.500	2.500	—	—	—
III	65.000	52.500	12.500	—	—	—
IV	75.000	52.500	22.500	—	—	—
V	85.000	52.500	30.000	2.500	1.500	1.000
VI (8 év)	95.000	52.500	30.000	12.500	7.500	5.000
		II. Ha az állam kamatja papirban értendö:				
I—IV	mint fönt					
V	85.000	52.500	25.000	7.500	4.500	3.000
VI (8 év)	95.000	52.500	25.000	17.500	10.500	7.000

(osztr. ért. papirban).

*) 750.000 frtnak 5% kamatja = évi 37.500 frt. ezüstben vagy 45.000 frt. papirban; a második évtizedben hozzalép: a törlesztési részlet azaz $^1/_2$% $1^1/_4$ millióból = 6250 frt. ezüstben vagyis 7500 frt. papirban, tehát összesen 52.500 o. é. frt. papirban.

2. számu tábla.

Az állam számlája (A)

I. A szerzödés terve szerint (lásd az 1. sz. táblát).

Évtized	Adósság az évtized elején	Ennek évi 7%kamatja	Az állam jövedelme azilletö évtized minden évében			Évi hiány	Ezen évi hiány évröl évr uj 7%-kos kölcsön által lévén fedezendö, az ebböl eredö adósság ösz az évtized végén:	Teszen tehát az évtized végén a régi és uj adósság együtt:
			Ezüst kamatban	felül osztalékban	összesen			
			I. Ha az állam kamatja ezüstben értendö:					
I	460.000	32.200	—	—	—	32.200	457.000	917.000
II	917.000	64.200	2.500	—	2.500	61.700	876.000	1,793.000
III	1,793.000	125.500	12.500	—	12.500	113.000	1,604.600	3,398.000
IV	3,398.000	237.900	22.500	—	22.500	215.400	3,059.000	6,457.000
V	6,457.000	452.000	30.000	1.000	31.000	421.000	5,978.000	12,435.000
VI (8 év)	12,435.000	870.500	30.000	5.000	35.000	835.400	9,022.000	21,457.000
			II. Ha az állam kamatja papirban értendö:					
I—IV	mint fönt							
V	6,457.000	452.000	25.000	3.000	28.000	424.000	6,420.000	12,477.000
VI (8 év)	12,477.500	873.400	35.000	7.000	32.000	841.400	9,087.000	21,564.000

(osztr. ért. papirpénzben).

3-ik számu tábla.

Az állam számlája (A).

II. Ha az állam az egész tőkét teremti elő.

Évtized	Adósság az évtized elején	Ennek 7%-kos évi kamatja	A vasut évi jövedelme	Évi hiány	Ezen évi hiány évről évre 7%-kos kölcsön által lévén fedezendő, az ebből eredő adósság lesz az évtized végén	Teszen tehát az évtized végén a régi és uj adósság együtt
I	1,060.000	74.200	45.000	29.200	414.600	1,475.000
II	1,475.000	103.200	55.000	48.200	684.000	2,159.000
III	2,159.000	151.100	65.000	86.100	1,223.000	3,382.000
IV	3,382.000	236.700	75.000	161.700	2,296.000	5,678.000
V	5,678.000	397.500	85.000	312.500	4,437.000	10,115.000
VI (8 év)	10,115.000	708.000	95.000	613.000	6.620.000	16,735.000

(osztr. ért. papirpénzben).

4-dik számu tábla.

Az állam számlája (A)

III. Ha évi 7%-kos jövedelmet biztosit. (A törlés a 11-dik évvel kezdendő és 48 év alatt bevégzendő.

Évtized	Adósság az évtized elején	Ennek 7% évi kamatja	A vasut évi jövedelme	Tehát az állam által pótlandó	Tehát Az államnak visszatérítendő	Hozzá számítva az adósság évi kamatját lesznen az állam évi kiadása	Ezen évi kiadás 10 év alatt 7% kamat mellett felrúg mennyire	Teszen tehát az évtized végén a régi és uj adósság együtt
I	60.000*	4.200	45.000	25.000	—	29.700	422.000	482.000
II	482.000	33.700	55.000	15.000	-	48.700	692.000	1,174.000
III	1,174.000	82.200	65.000	5.000	—	87.200	1,238.000	2,412.000
IV	2,412.000	168.800	75.000	—	5.000	163.800	2,326.000	4,738.000
V	4,738.000	331.700	85.000	—	15.000	316.700	4,497.000	9,235.000
VI (8 év)	9,235.000	646.400	95.000	—	25.000	621.400	6,711.000	15.946.000

(osztr. ért. papirpénzben).

*) Épitési jutalék.

I. (l. a 2. sz. táblát). Ha az állam a tőkének $^2/_5$-részét teremti elő, de a szerződés tervezete szerint, és 58 év mulva válik a vonal tulajdonosává . . . . . **21,450.000 frtba.**

II. (l. a 3. sz. táblát). Ha az állam maga teremti elő az egész tőkét 7%-os kölcsön utján, ezáltal azonnal válik a pálya tulajdonosává, és ha a konzorciumot vagy bármelyik más vállalkozót csak arra használja, hogy az épitkezést 6% jutalék mellett elvégezze . . . . . **16.700,000 frtba.**

III. (l. a 4. sz. táblát). Ha az állam 7% tiszta jövedelmet és $^1/_2$%-ot törlesztése biztosit, az épitést pedig szintén a 11. §. szerint végezteti . . . . . **15,950.000 frtba.**

A három tervezet közül tehát a szerződésé a legdrágább.

Próbáljunk mármost még egy kalkulust.

Előbb az első évre meglehetős nagy jövedelmet ($4^1/_2$%) tételeztünk föl, és e mellett az üzletnek egyforma emelkedését vettük alapul. Ennek ellentéteül tegyük föl, hogy a konzorcium sokat számitott, és hogy az első évtized jövedelme csak 4% lesz, a másodiké 5%, és hogy az üzlet csak a harmadik évtizedben nyerne nagyobb lendületet, midőn is a nyeremény 8%-ra emelkednék, ezentul évtizedenkint pedig 1%-kal egész 10%-kig (l. a 33-dik lapon levő 5. sz. táblát, mely ugy mint a többi ezen számitási alapra fektetett tábla a megkülönböztetés kedvéért B-vel van jelölve.)

Kijelentjük azonban már előre is, hogy ezen második, kedvezőtlenebb számitási terv voltaképen fölösleges, fölösleges azon egyszerü okból, mivel azon esetre, ha a pálya csakugyan oly keveset jövedelmezne, hogy az elsőbbségek csak a harmadik évtizedben kaphatnának teljes 5% osztalékot, ez esetben mondjuk a konzorcium az üzletet egyátalán meg sem köthetné. Elég mérsékeltséget véltünk tanusitani, midőn csak olyan jövedelemre tartottunk számot, mint minőre a konzorcium mint minimumra, pedig ezen eshetőség mellett a konzorcium terve fölötte drágának bizonyult be.

Ujabb számitásunknál ki fogjuk azonban terjeszteni figyelmünket egyuttal mindazon különféle számitási módokra is, melyekre a szerződés homályos szerkezete lehetőséget nyujt, csak azon egy módra nem, mintha t. i. a törlesztés csakugyan 200 évbe kerülhetne.

A szerződésnek előbb ösmertetett homályos szerkezete alapján a következő eshetőségek szerint számitottuk ki az eredményt:

a) azon esetre, ha az állam kamatja szintén ezüstben lesz fizetendő és az elsőbbségi részvények deficit esetében a későbbi évek jövedelmére igényt nem tarthatnak (l. a 6. sz. tábla felső részét).

b) ugyanazon esetre, de ha az elsőbbségek igényt ily kárpótlásra tarthatnának (l. a 6. sz. táblát alsó részét).

c) azon esetre, ha az állam kamatja papirban volna értendő, és ha az elsőbbségek a fentérintett kárpótlási igénynyel nem birnak (l. a függeléket az 5. sz. táblához).

d) ugyanazon esetre, ha az elsőbbségek ily kárpótlási igénynyel birnak (l. a függeléket az 5. sz. táblához).

A számitás eredménye a következő:

Az előbb felsorolt rendszerek szerint egy ma 1 millió forintért épithető vasut 58 év alatt kerülne:

I. A szerződés terve szerint, midőn az állam csak 58 év mulva válik a pálya tulajdonosává

az a)	alatti	számitás	szerint	(l. a 7. sz. t.)	**19,800.000 frtba**
a b)	„	„	„	(l. a 7. sz. t.)	**22,300.000** „
a c)	„	„	„	(l. a 8. sz. t.)	**20,200.000** „
a d)	„	„	„	(l. a 8. sz t.)	**22,400.000** „

II. Ha az állam az egész vasutat saját tőkéjéből épiti és igy azonnal válik a pálya tulajdonosává, a vállalkozót pedig csak arra használja, hogy az épitkezést 6% jutalék mellett elvégezze (l. a 9. sz. táblát) . . . . . **17.000,000 frtba.**

III. Ha az állam 7% tiszta jövedelmet és ½%-ot törlesztésre biztosit (l. a 10. sz. t.) . . . . **16,000.000 frtba.**

Tehát a konzorcium terve még ezen esetben is a legdrágább a három terv közül. Drágább, mint ha a kormány 7% jövedelmet biztositana, sőt drágább még azon esetnél is, ha a kormány az egész pályát sajátjából épiti és igy nem 58 év mulva, hanem azonnal válik a pálya tulajdonosává.

És ez igen természetes. Hiszen csak ezen dilemma áll előttünk:

— vagy nem jövedelmezők a vasutak, és akkor a konzorcium nem vállalkozhatik,

— vagy jövedelmezők és akkor nem kell konzorcium, — mihez járul még azon körülmény, hogy a tervezett vonalok közt a szükségesnek elismertek mind jövedelmezők is, ugy, hogy azokat 90 évi haszonélvezet reményében bárki ingyen épitené, mig a kevésbbé jövedelmezők egyátalán fölöslegesek, és ha mégis engedélyeztetnének, sehogysem szabadna megengedni, hogy azok a drága fővonalok rendszere szerint épittessenek.

„De hátha a konzorcium mégis épitené a roszabb vonalakat is? Hátha mégis magára vállalja a kockázatot? Mi köze az államnak ahhoz, ha a részvényesek husz éven át csak három százalékot fognak kapni öt helyett?“

Könnyü erre válaszolni. Ha t. i. a konzorcium magát arra kötelezte volna, hogy a rosz vasutakat is épiti, akkor tisztán számitás dolga volna kitalálni: az államnak, mennyi pénzébe kerül ezen kombináció. De a dolog távolról sem áll igy. A konzorcium ha a jobb vasutat az állam segélyével kiépitette, lehet hogy hozzá fog látni a roszabb vonalok részvényeinek kibocsátásához is. Midőn azonban ma egy olyan részvény, melynek az állam öt százaléknyi kamatot biztosit 90—93 forinton áll, valjon

5. számu tábla.

5% 750.000 ftból	= 37.500 ft ezüst	= 45.000 ft papir	
½% 1,250.000 ftból	= 6.250 ft „	= 7.500 ft „	
évi annuitás :	43.750 ft „	= 52.500 ft „	
5% ft 500.000-ból	= 25.000 ft „	= 30.000 ft „	

A vállalat számlája (B)

ha az állam kamatját ezüstben huzza, és ha az évi annuitás 43.750 frt ezüstben (törlesztési tartam 48 év + 10 év [lásd §. 7., 1.] = 58 év)

Évtized	A vasut évi tiszta jövedelme	Ebből fordítandó törlesztésre és elsőbbs. kamatra papirpénzben	Jut ezen felül a törzsrészvényeknek (ezüst értékpapirra átszámitva *)	Kamatok és törlesztési részlet együtt	Marad felülosztalék	Ebből jut az elsőbbségi-	Ebből jut a törzs-
							részvényekre
I. Ha az elsőbbségek a későbbi évek jövedelmére igényt nem tartanak.							
I.	40.000	40.000	—	40.000	—	—	—
II.	50.000	50.000	—	50.000	—	—	—
III.	80.000	52.500	27.500	80.000	—	—	—
IV.	90.000	52.500	30.000	82.500	7.500	4.500	3.000
V.	100.000	52.500	30.000	82.500	17.500	10.500	7.000
VI. és évi	100.000	52.500	30.000	82.500	17.500	10.500	7.000
(o. é. papirpénzben)							
II. Ha az elsőbbségek a későbbi jövedelemre igényt tarthatnak.*)							
I.	40.000	40.000	—	40.000	—	—	—
II.	50.000	50.000	—	50.000	—	—	—
III.	80.000	52.500	6 első évben: semmi; 4 utolsó évben 27.500 évenk.	80.000	—	—	—
IV., V. és VI-dik évtizedet lásd fönt.							
(o. é. papirpénzben.)							

*) Ezen esetre a számitás következőkép áll:

a) A két első évtizedben.

Évtized	Elsőbbségek követelése az évt. elején	Ennek 5%-os kamatja 10 év alatt	Hiány az illető évtized minden évében	E hiány tesz 10 év alatt 5% kamattal	Követelés az évtized végén	Jut tehát az államnak évenkint
I.	—	—	5.000	66.000	66.000	—
II.	66.000	41.000	2.500	33.000	140.000	—

b) A harmadik évtizedben.

Év	Követelés az év elején	Ennek 5%-os kamatja	Lesz tehát az elsőbbségek követelése az év végével	A vasutak jövedelme az annuitás levonásával	Marad követelés az év végén	Jut az állam törzsrészvre.
1	140.000	7.000	148.000	27.500	120.500	—
2	120.500	6.000	126.500	27.500	99.000	—
3	99.000	5.000	104.000	27.500	76.500	—
4	76.500	3.800	80.300	27.500	52.800	—
5	52.800	2.600	55.400	27.500	27.900	—
6	27.900	1.400	29.300	27.500	—	—
7—10. ig	—	—	—	27.500	—	27.500*)

c) A 4., 5. és 6-dik évtizedet (l. fönt az 5. sz. táblán).

*) 27.000 frt 7%-kos kamatjával 4 év alatt 130.000 frtra rug. — Ha pedig az állam kamatja nem ezüstben hanem papirban volna értendő, az állam az utolsó négy évben csak 25.000 frtot venne be, és azonkivül évenkint mint felülosztalékot 1000 forintot, mely összeg 4 év alatt 7-es kamattal 117.000 forintra fog rugni.

6. számu tábla.

Függelék a vállalat számlájához (5. sz. tábla).

azon esetre, ha az állam kamatja papir értékben és nem ezüstben volna értendő.

Évtized	Az elsőbbségek kamatjára és törlesztésre szükségeltetik papirpénzben	Jut ezentul a törzsrészvényeknek (papirértékben)	Kamat és törlesztési részlet együtt	Marad felül-osztalék	Ebből jut az elsőbbségi-részvényekre	Ebből jut a törzs-részvényekre
I. Ha az elsőbbségek a későbbi évek jövedelmére igényt nem tartanak.						
I.	40.000	—	40.000	—	—	—
II.	50.000	—	50.000	—	—	—
III.	52.500	25.000	77.500	2.500	1.500	1.000
IV.	52.500	25.000	77.500	12.500	7.500	5.000
V.	52.500	25.000	77.500	22.500	13.500	9.000
VI. (8 év)	52.500	25.000	77.500	22.500	13.500	9.000
II. Ha az elsőbbségek a későbbi évek jövedelmére igényt tarthatnak.						
I. és II.	mint fönt	Első 6 év : semmi	80.000	—	—	—
III.	52.500	Utolsó 4 év : 25.000 évenkint	77.500	2.500	1.500	1.000
II—VI.	mint fönt					

(o. é. papirpénzben.)

7. számu tábla.

Az állam számlája (B)

I. A szerzödés terve szerint (lásd az 5-ik számu táblát.)

Évtized	Adósság az évtized elején	Ennek évi 7% kamatja	Az állam jövedelme a vasuti üzletből			Évi hiány	Ezen évi hiány évrol évre 7% kölcsön által lévén fedezendö, az ebböl eredö adósság tesz az évtized végén	Teszen tehát az évtized végén a régi és uj adósság együtt
			kamatban	nyeremény-ben	összesen			
			I. Ha az elsöbbségek a késöbbi évek jövedelmére igényt **nem** tartanak.					
I	460.000*)	32.200	—	—	—	32.200	457.000	917.000
II	917.000	64.200	—	—	—	64.200	912.000	1,829.000
III	1,829.000	128.000	27.500	—	27.500	100.500	1,427.000	3,256.000
IV	3,256.000	227.900	30.000	3.000	33.000	194.900	2,768.000	6:024.000
V	6,024.000	421.700	30.000	7.000	37.000	384.700	5,463.000	11,487.000
VI (8 év)	11,487.000	804.100	30.000	7.000	37.000	767.100	8,285.000	19,772.000
			II. Ha az elsöbbségek a késöbbi évek jövedelmére igényt tartanak.					
I és II évtized mint fent								
III (elsö 4 év	(1,829.000	128.000	—	—	—	128.000	980.000	2,809.000)
(utol. 6 év	(2,809.000	196.000	27.500	—	27.500	168.500	801.000	3,610.000)
IV	3,610.000	253.000	30.000	3.000	33.000	220.000	3 124.000	6,734.000
V	6,734.000	472.000	30.000	7.000	37.000	435.000	6,177.000	12,911.000
VI (8 év)	12,911.000	903.000	30.000	7.000	37.000	866.000	9,360.000	22,271.000

Osztr. ért. papirpénzben.

*) A szükségelt 1,000.000-hoz az állam 40 -kal járul . . . . . 400.000 frt.
ezenkivül szükségeltetik a konsorciumnak fizetendö jutalékra . . . . . 60.000 „ (l. 11 §. 5)
összes szükséglet 460.000 frt.

8. számu tábla.

Függelék az állam számlájához (B)

(l. a 7. sz. táblát)

azon esetre, ha az állam kamatja papirértékben és nem ezüstben értendo.

Évtized	Adósság az évtized elején	Ennek évi 7% kamatja	Az állam jövedelme a vasutüzletböl			Évi hiány	Ezen évi hiány évröl évre 7% kölcsön által lévén fedezendö, az ebböl eredö adósság tesz az évtized végén	Teszen tehát az évtized végén a régi és az uj adósság együtt
			kamatban	nyereményben	összesen			
	I. Ha az elsöbbségek a késöbbi évek jövedelmére igényt nem tartanak.							
I—II	mint a 7. sz. táblán							
III	1,829.000	128.000	25.000	1.000	26.000	102.000	1,448.000	3,277.000
IV	3,277.000	229.000	25.000	5.000	30.000	199.000	2,826.000	6,103.000
V	6,103.000	427.000	25.000	9.000	34.000	393.000	5,581.000	11,684.000
VI (8 év)	11,684.000	818.000	25.000	9.000	34.000	784.000	8.467.000	20,151.000
	II. Ha az elsöbbbségek a késöbbi évek jövedelmére igényt tartanak.							
I—II	mint a 7. sz. táblán							
III (elso 6 év	(1,829,000	127,000	—	—	—	128,000	980,000	2,809,000)
(utols.4év	(2,809,000	196,000	25,000	1,000	26,000	170,000	807,000	3,616,000)
IV	3,616,000	253,100	25,000	5,000	30,000	223 000	3,168,000	6,784,000
V	6,784,000	474,900	25,000	9,000	34.000	440,900	6,226,000	13,010,000
VI (8 év)	13,010,000	910,000	25,000	9,000	34,000	866,000	9,353.000	22,363,000

(osztr. ért. papirpénzben)

9-ik számu tábla.

Az állam számlája (B)

II. Ha az állam az egész tőkét teremti elő.

Évtized	Adósság az évtized elején	Ennek 7%-kos kamatja	A vasut évi jövedelme	Tehát évenként fedezendő hiány	Ezen évi hiány évről évre uj 7%-kos kölcsön által lévén fedezendő, az ebből eredő adósság lesz az évtized végén	Teszen tehát az évtized végén a régi és az uj adósság együtt
I	1,060.000*)	74.200	40.000	34.200	486.000	1,546.000
II	1,546.000	108.200	50.000	58.200	826.000	2,372.000
III	2,372.000	166.000	80.000	86.000	1,221.000	3,593.000
IV	3,593.000	251.500	90.000	161.500	2,293.000	5.886.000
V	5,886.000	412.000	100.000	312.000	4,430.000	10,316.000
VI (8 év)	10,316.000	722.100	100.000	622.100	6,719.000	17,035.000

*) T. i. épitési költség . . . . . 1,000.000 frt.
fizetendő jutalék . . . . . 60.000 frt.
összes szükéglet . . . . . 1,060.000 osztr. ért. forint papirban.

1o. számu tábla.

Az állam számlája (B)

III. Ha az állam 7%-os évi jövedelmet biztosit. (A törlés a 11-ik évvel kezdendö és 48 év alatt bevégzendö.)

Évtized	Adósság az évtized elején	Ennek 7%-kos kamatja	A vasut jövedelme	Tehát az állam által pótlandó	Tehát Az államnak visszatéritendö	Hozzá számitva az adósság évi kamatját, teszen az állam évi kiadása	Ezen évi kiadás ezen évtizedben 7%-kos kamat mellett felfug mennyire ?	Teszen tehát az évtized végén a régi és uj adósság együtt
I	60.000*)	4.200	40.000	30.000	—	34.200	486.000	546.000
II	546.000	38.200	50.000	20.000	—	58.100	826.000	1,372.000
III	1,372.000	96.000	80.000	—	10.000	86.000	1,221.000	2,593.000
IV	2,593.000	181.000	90.000	—	20.000	161.000	2,286.000	4,879.000
V	4,879.000	341.500	100.000	—	30.000	311.500	4,423.000	9,302.000
VI (8 év)	9,302.000	651.100	100.000	—	30.000**)	611.100	6.708.000	16.010.000

*) Épitési jutalék.

**) A vasut számadása az állam irányában a következö: az állam az elsö évtizedben 300.000 frtot fizetett, mely összeg 4%-kal kamatozván az évtized végéig 374.000 frtra emelkedett; a második évtizedben fizetett 200.000, illetöleg kamatokkal 250.000 frtot tehát összesen 624.000, mihez még a 374.000 frtnak 10 évi 4% kamatja 180.000 frttal jár. A vasut e szerint a harmadik évtized elején 804.000 frttal tartozik az államnak. Ezentul következökép áll a számla:

	Tartozás az évtized elején	Tartozás az évt. végén 4% mellett	Levonandók a visszafizetések évenként: = az évtized végével		Marad tartozás az évtized végével
III. évtized	804.000	1,190.000	10.000	125.000	1,065.000
IV. „	1,065.000	1,575.000	20.000	250.000	1,325.000
V „	1,325.000	1,962.000	30.000	374.000	1,588.000
VI. (8 év)	1,588.000	2,173.000	30.000	287.000	1,892.000

A vasut ezek szerint nem juthatna azon helyzetbe, hogy az állam elölegét 4% kamatjával együtt 6 évtized alatt visszafizethesse.

mily áron állhatnának akkor olyan részvények, melyeknek nemcsak hogy ötös kamatjuk biztositva nincsen, hanem melyekről kérdés, valjon fogják-e csak husz év mulva is e kamatot behozni? Világos, hogy ezen későbbi kibocsátások, ha átalán elkelnek, csak 20 vagy 30 frtért vétetnének. Ez alkalommal t. i. megjegyzendő, hogy a konzorcium nem köteles az egész vállatot egy üzletnek tekinteni, hanem hogy az kénye kedve szerint minden egyes vonal után külön részvénykibocsátásokat intézhet. Mig tehát a buda-ujszőnyi és a zimonyi vasut részvényeit 82-vel szivesen veendik, addig a miskolc-nagyváradi, vagy brassó-sz.-régeni vonal elsőbbsége harmincz forintért sem fog kelleni; a konzorcium pedig, hivatkozván a szerződés hatodik §-ra, mely szerint csak akkor köteles épiteni, ha a részvényeket 82 forinton eladhatta, igen tisztességesen fog visszavonulhatni az arénáról, magára hagyván az államot, kinek költségéből a konzorcium a jó vasutakat kiépitette cserében a roszakat hagyván a nyakán.

Mindezek után épenséggel nem lehet mondani, hogy a konzorcium által ajánlt financiális kedvezmények oly előnyösek volnának, miszerint elfelejtethetnék velünk azon komoly aggályainkat, melyeket a szerződés ellen jogi, közforgalmi és nemzetgazdasági szempontból nyilvánitanunk kellett.

Fejtegetéseinknek végére értünk.

Még egygyel tartóznánk az ügynek: feltüntetni a szerződésnek azon fényoldalait is, melyeket fejtegetésünkben kellően ki nem emelhettünk.

Tudjuk mily hálátlan munka egy alapjában és fővonásaiban elhibázott ügy egyes előnyös mozzanatainak kiemelése mellett fáradozni. De miután részrehajlatlanok akarunk lenni, nem fogjuk elhallgatni azok egyikét sem.

Kezdjük azon két ponton, melynek legnagyobb és legátalánosabb a haszna.

Tagadhatlan t. i. hogy azon esetre, ha a magyar vasuthálózat kiépitését szükségesnek tartjuk, a világpiac mostani helyzete a szükségelt tőkék előteremtésére igen kedvező. Németországban a milliárdok elhelyezést keresnek, de a német belföldi vállalkozás erre nem nyujt elég tág mezőt, és a tőkék összefolyása már is szédelgésekre szolgáltatott alkalmat. Valószinü tehát, hogy a részvények elhelyezésére most különös nehézséggel nem járna, és kivánatosnak mutatkozik ennek folytán ezen kedvező időpont felhasználása.

Ép oly tagadhatlan, hogy a magyar vasuti hálónak némi részbeni kiegészitésére szükség van, — mint ezt már előbb hangsulyoztuk is, — valamint hogy az osztrák államvaspályának, mely egymaga már nem győzi a forgalmát, versenyvonalt kellene teremteni.

Teljes elismerést méltányol továbbá a miniszteriumnak azon szándéka, hogy a vasutak tarifájira is kiterjeszti gondoskodását, még pedig nemcsak a maximáldijaknak megszabása által, hanem

a dijszabásba való beleszólhatási jogának fönntartása által. Azonban kivántuk volna, hogy a kormány ebbeli törekvése erélyesebben támogattatnék, mint ez a szerződés 12. §-a által történik, mely kormányunknak alig enged nagyobb hatáskört, mint milyennel e tekintetben eddig is birt, minthogy t. i. a dijak alászállitását a konzorcium vonakodása illuzoriussá fogja tehetni.

A 19 millióba került, fölötte drága károlyváros-fiumei vasutnak eladása 11 millió készpénzért és 8 millió törzsrészvényért nem mondható az államra nézve rosz üzletnek, de csak azon föltevés mellett nem, ha a részvények kibocsátása körül azon visszaélés nem fog bekövetkezhetni, melyről előbb megemlékeztünk.

A befolyó pénzeknek 5%-kal biztositott kamatositása szintén olyan kikötés, melyről elismeréssel kell nyilatkoznunk, bár egy percig sem feledhetjük, hogy e mellett is még $2^1/_2$%-kal kevesebbet hoznak e pénzek, mint a mennyit érettük befolyásuk első napjától számitva a részvényeseknek fizetni kell.

A mi végül a szerződő konzorciumot illeti, annak, valamint az azok élén álló férfiaknak jó hirneve méltán sokat nyomhat a latban.

Ezen ajánló oldalok daczára mégis a következőkben kell összefoglalnunk véleményünket:

1. Tekintve, hogy ezen az ország törvénycikkei közé iktatandó szerződés több fontos pontra nézve nem tartalmaz eléggé szabatos határozatokat, és igy később porekre annál inkább nyujthat alkalmat, mivel a konzorcium a szokásos biztositéki összeg letételére sem kötelezteti;

2. tekintve, hogy a részvények kibocsátása iránt semmi határozat sincsen hozva, és igy a magyar állam, habár jogilag nem, de tényleg szavatosságot vállalna azon kötelessé gekért, melyeket a bankok a részvényesek irányában vállaltak: még azon esetre is, ha a szerződés elfoghatónak mondhatnék, szükségesnek kellene tartanunk, hogy ezen szerződés szövegezése és tartalma lényeges változásoknak vettessék alá;

3. tekintve azonban, hogy a szerződésbe fölvett fontosabb vasutak akár kamatbiztositék nélkül is kiépülnének, a kevésbbé fontosak pedig nem ajánlhatók most, midőn az ország még legszentebb igazságszolgáltatási és népnevelési kötelességeinek sem tud eleget tenni, midőn egyrészt legtermékenyebb vidékeit viz és inség lepi el, másrészt gabnakivitelében 40 milliónyi kevesebbletet kellett elszenvednie, pénzügyi viszonyaink és deficitjeink pedig napról napra aggasztóbb alakot öltenek, mely tényezők összemüködése mellett nem szabad az országtól másod és harmadrendü vasutak kiépitésére oly nagy, még évtizedek mulva érezhető áldozatokat követelni, mint követelné ezt a szerződés elfogadása;

4. tekintve, hogy a vasutak rosz jövedelme mellett az államnak évtizedekig kellend a fölvett összegekért 7—7½%-os kamatat fizetnie, tehát a tőkét háromszorosan is kifizetendi, mielőtt a pályáktól csak némi legkisebb osztalékot huzand, hogy ellenben kedvezőbb jövedelmezés esetére a vasutak a biztositéki rendszer mellett is épithetők volnának, a mennyiben akkor a biztositékot igénybe nem vennék;

5. tekintve, hogy az állam, ha a szükségesnek elismert vonalokat egészen sajátjából 7% kölcsönpénz és 6% építési jutalék mellett építi, még akkor is olcsóbban jut a vasutakhoz, mint a konzorcium utján, tekintve továbbá, hogy ily módon az állam a megnyitás első percétől fogva a vasutaknak korlátlan birtokosa, és hogy mint ilyen akadály nélkül érvényesitheti mindazon nemzetgazdasági reformokat, melyek érvényesitésére a konzorcium mellett csakis akkor nyilhatnék lehetőség, midőn e vasutak az államra szállanak, ez pedig csak 58 év mulva fog bekövetkezni;

6. tekintve végül, hogy e szerződés, midőn az országot a konzorcium irányában leköti ugyan, de nem a konzorciumot az ország irányában, valóságos leoniai szerződéssé válik; sőt még az iránt sem nyujt kellő biztositékot, hogy a konzorcium ne csak a jövedelmező vonalokat épitse, melyeket biztositék nélkül is lehet épiteni, a kevésbbé jövedelmezőket pedig abbahagyja, mire az elősorolt körülmények szerint a szerződés czikke által tökéletesen jogositva is lesz:

ezen szerződést jogi szempontból elfogadhatónak nem mondhatjuk.

Ki kell jelentenünk továbbá, hogy midőn e szerződés a szabad verseny helyébe a kizárólagos szabadalmat lépteti és igy határozottan ellenkezik azon elvekkel, melyek alkotmányos országokban kizárólag döntők az ország vagyonának mikénti kezelésénél: ezen szerződésnek elfogadását, már ezen egy oknál fogva sem tarthatjuk lehetőnek.

Miután pedig az ország már annyi áldozatot hozott vasutak épitésére, czeknek tervtelenségéről és részbeni elhibázottságáról pedig épen a jelen szerződés is tanuskodik; miután továbbá kell tudnia az országnak, mily nagy áldozatokat fognak tőle még ezentul is vasuti épitkezésekre követelni, és valjon mikor szándékozik a kormány már valahára a tökéletesen elhanyagolt és évek óta csak 14 mértföldd szaporitott országutak épitkezésére is gondot forditani; miután mindezek folytán méltán követeli az ország a kormánytól, hogy addig mig az a magyar vasutpolitikának és a vasuthálózatnak mily irányban való kifejtése iránt az országgyülés elé alapos tervezetet nem terjesztett és mig az országgyülés ezirán nem határozott, a kormány óvatosan tartózkodjék ujabb vasutaknak államsegély melletti épittetésétől, és csak kényszerito szükség esetében tartsa magát ujabb

alkudozásokra kötelezve : tekintvén mindezen pontokat, nem nyomhatjuk el élénk sajnálatunkat a fölött, hogy a kormány ezen átalános terv megállapitása előtt vállal kötelességet ily óriási vasutépitkezések előterjesztésére, mely épitkezések pedig sem a foganatba vett vonalok fontossága, sem olcsóságuk tekintetében kifogástalanoknak nem mondhatók.

Pesten, 1871. december 9-én.

FÜGGELÉK:

A vasuti szerződés.

Néhány héttel ezelőtt a pesti hirlapok a magyar pénzügyminiszter urnak következő levelét tették közzé:

„Tisztelt szerkesztő ur!

A m. kir. közlekedési, pénzügyi és kereskedelmi miniszterek s a magy. átalános hitelbank és a bécsi hitelintézet közt a a magyar vasuti hálózat kiépitésére vonatkozólag létre jött előleges megállapodásnak nyilvánosság előhozása csak akkora volt célba véve, ha az a minisztertanács által jóváhagyatván a ház elé terjeszthetése ő felsége által megengedtetett.

Mivel azonban, nem tudom minő indiskreció, utján azt nem ugyan végleges szövegezésében, de lényegben még is a valósághoz hiven már is hozhatá a „Neue Freie Presse", nincs ok, miért ne adassék az már is át a nyilvánosságnak. Ugyanazért van szerencsém annak egy példányát a hozzá tartozó pótcikkekkel s utólagos megállapodással tisztelettel közölni."

Budán, 1871. évi november hó 23-án.

Kerkapoly m. k.

A szerződés, melyet egyrészt a magy. kir. pénzügyi, a földmivelési-, ipar- és kereskedelmi és a közlekedési miniszter urak, másrészt a pesti „magyar átalános hitelbank" és a bécsi „Creditanstalt für Handel und Gewerbe" igazgatóságai aláirták, magyar forditásban következőkép szól:

„A magyar királyi közlekedési és a földmivelési, ipar- s kereskedelmi miniszteriumok egyrészről, a szab. osztrák hitelintézet és a magyar átalános hitelbank másrészről azon célból, hogy a magyar korona országaiban a vasuthálózatot a forgalom mai igényeinek megfelelőleg államgaranczia nélkül kiegészitsék, következő egyezményben állapodtak meg:

1. §.

A közelebbi években kiépitendők a következő vasutvonalak: a) Pest-Zimony; b) Zimony — csatlakozással a szerb vaspályákhoz — Vinkovcze-Bród-Ujgradiska-Sziszek-Károlyváros, továbbá Eszék-Nasicz-Pozsega-Ujgradiska és Eszék-Vinkovcze; c) Pest-Ujszőny-Bécs; d) Pest-Esztergom-Jalna; e) Ujszőny-Lundenburg;

f) Nagyvárad-Debrecen-Miskolc; g) Orsova-Arad-Mezőhegyes-Csongrád csatlakozással a pest-zimonyi vonalhoz, szárnyvonallal Szegedig; h) Szathmár-Németi-Kolozsvár; i) Szászrégen-Brassó, eshetőleg Marosvásárhely-Szászrégen-Brassó.

2. §.

Az 1. §-ban megjelölt vonalokra nézve még következő határozatok állapittatnak meg :

1. A konzorcium föntartja magának, hogy az állam által létesitendő pest-budai vasuti összekötő hidat részben vagy teljesen használja s ez esetben a magyar királyi kormánynyal külön egyezményt köthessen.

2. A pest-zimonyi vonal azon esetben, ha az osztrák államvasuttársaság nem nyerne előbb engedélyt a kikinda-becskerek-pancsova-belgrádi vonalra, akként változtatandó, hogy Szabadkán, Ó-Becsén, Becskereken és Pancsován át vezessen Belgrádig, csatlakozással a szerbiai vasutakhoz.

3. A károlyváros-fiumei vonal, miután az teljesen elkészült és három éven át a magy. kir. kormány számlájára kezeltetett, a hálózatba 19,300.000 frtnyi átlagösszegért, a 6. §-ban megállapitott módozatok szerint bevonandó. Ezen 19,300.000 frtnyi átlagösszegen kivül, mely a teljesen kiállitott vonalért jár, megtéritendők a kormánynak az ezen vonal üzleteszközeire forditott beszerzési költségek is, a szokásos levonással a történt használatért. Azon idő alatt, mig a kormány kezelése alatt álland a károlyváros-fiumei vonal, az ő költségén teljesitendő minden szükséges kiegészitő és javitási épitkezés is.

A károlyváros-fiumei vonalnak, valamint az átadandó szállitó eszközöknek vételára a magyar kormánynak öt egyenlő évi részletben fizettetik ki; az első részlet lefizetendő azon három év lefolyása után, mely alatt a pálya üzelme a magyar királyi kormány számára folytattatik. Azon időpontig, mig a károlyváros-fiumei vasut egész vételára lefizettetik, e vonalra nézve külön számadás vezettetik s az eredmény az alakitandó társaság és a magyar kormány közt a már teljesitett és még hátralevő részletfizetések aránya szerint tölosztandó.

Miután a károlyváros-fiumei vonalért járó átlagösszegben a fiumei indóház költségei nem foglaltatnak, határoztatik, hogy ezen pályaudvar, ugy mint ez az A. mellékletben ezen szerződéshez csatolt térrajzban be van jegyezve az épitési költségek árán, de legfölebb 3 millió forintért átveendő, ellenben a déli vasuttársaság által fizetendő és a konzorciummal egyetértőleg megállapitandó bérösszeg a társaság javára esik.

E vételár azonban csak akkor lesz fizetendő, ha a bécs-pest-zimonyi, ugyszintén a horvát-szlavon vonalok megnyitása után az összes, a vonalokra kibocsátott alaptőke (ugy elsőbbségi kötvények mint törzsrészvények) 5% kamatot nyer ezüstben.

Az alakitandó társaságnak joga lesz a fiumei pályaudvarból az ottani kikötő-raktárokig és a föl- és lerakodási helyekig vezető sineket használni s e használatért külön dij nem fog szedetni, hanem az ennek megfelelő összeg a raktározási dijban lesz befoglalva

Ha a társaság a raktárdijakat a szállitási dijakba számitaná be, akkor a kormánynyal leszámolásnak és kiegyenlitésnek lesz helye.

3. §.

A 11. §-ban fölsorolt vonalok a következő négy épitési időszakban létesitendők :

1. a) Zimony-Pest; b) Eszék-Vinkovcze-Mitrovicz-Bród, Ujgradiska, Sziszek-Károlyváros és eshetőleg Mitrovicz-Zimony; c) Eszék-Nasicz.

2. a) Pest-Esztergom-Jalna; b) Pest-Bécs; c) Ujszőny-Lundenburg.

3. a) Nasicz-Pozsega-Ujgradiska; b) Nagyvárad-Debrecen-Miskolc; c) Orsova-Arad; d) Arad-Mezőhegyes-Csongrád csatlakozással a zimony-pesti vasuthoz, szárnyvonallal Szegedig.

4. a) Szathmár-Németi-Kolozsvár; b) Szászrégen-Brassó, eshetőleg Marosvásárhely-Szászrégen-Brassó.

A második épitési szakvonalai azonnal az első, a harmadik szaké pedig a másodiknak befejezése után megkezdendők. A negyedik szakba eső vonalok épitése csak akkor kezdetik meg, ha az előbb fölsorolt összes vonalok elsőbbségi kötvényei teljes kamatozást lelnek a tiszta jövedelemben.

Ha a magyar kormány a negyedik szak valamelyik vonalának épitését a fönebbi határozatnál hamarább kivánná, joga van e vonalokat másoknak engedélyezni, ha a konzorcium nem akarná azokat az itt megállapitott föltételek mellett épiteni.

A kormánynak egyébiránt jogában álland, hogy a harmadik épitési szak vonalainak megkezdése előtt az orsova-aradi vonalat a hálózatból kihasitsa és másként biztositsa, mely esetben a konzorciumnak joga van arra, hogy az arad-mezőhegyes-csongrádi vonalnak s ennek a pest-zimonyi vasuthoz való csatlakozásának és a Szegedig való szárnyvonalnak épitésével fölhagyjon.

4. §.

Hogy a pályáknak a legnagyobb jövedelmezőség biztosittassék, azok a legszilárdabban, de egyuttal a legtakarékosabb módon azon szabályok (Normalien) szerint lesznek épitendők, melyek a magyar királyi kormánynyal egyetemben meg fognak állapittatni.

5. §.

A szerződés végleges megkötése után az előmunkálatok azonnal meginditandók és a tervrajzok az eszék-vinkovczei, mitrovicz-vinkovcze-bródi és a pest-kiskőrösi vonalok számára e szerződés jogerőre emelkedése után négy hó mulva a magyar kormánynak beterjesztendők Az eszék-vinkovczei, mitrovicz-vinkovcze-bródi és pest-kiskőrösi vonalok legkésőbb 1874. juliusig befejezendők s a konzorcium kötelezi magát, hogy ezentul évenkint átlag 25 mértföldet ad át a közforgalomnak. — Az itt megállapitott határidők azonban csak azon föltevés mellett érvényesek, ha netaláni tullépések az 1868. évi ápril 20-ki vasutenge-

délyezési rendszabály 6. pontjának 11. §-a s különösen politikai vagy pénzügyi válságok által nem lennének igazolhatók s ha továbbá a beterjesztett tervek hatósági jóváhagyáza két hó alatt megtörténik.

6. §.

A befektetési tőke az 1. §-ban fölsorolt vonalok számára, továbbá a károlyváros-fiumei vonalnak és üzleteszközeinek, végül a fiumei pályaudvarnak vételére három-ötöd részben elsőbbségi részvények, két-ötöd részben törzsrészvények kibocsátása által szereztetik be, melyek ezüstben osztrák értékre fognak szólani.

Az elsőbbségi részvényeket átveszi a konzorcium, a törzsrészvényeket a magyar kormány.

A konzorcium az elsőbbségi részvényeket 80-százalékos árfolyamon veszi át osztrák értékü bank- vagy államjegyekben. Ugyanezen árfolyamon veszi át a kormány a törzsrészvényeket. A részvények átvétele a konzorcium részéről fokozatosan történik és pedig mindenkor oly összeg adandó a konzorciumnak elsőbbségi részvényekben s annyi vendő át ez által, a mennyi a munkába vett vonalakra esik. A törzsrészvények a magyar pénzügyminiszternek mindig az általa teljesitett fizetésekhez mérten szolgáltatandók ki A pénzügyminiszterium kötelezi magát, hogy a részvényeket az átvetéltől számitandó 10 év alatt nem fogja eladni.

A törzsrészvények és elsőbbségi részvények arányával egyezőleg a készpénzszükségletet a kormány mindig két-ötöd, a konzorcium három-ötöd részben köteles fedezni. — Az épités kezdetén 2 millió frtnyi készpénz alap alakitandó, mely a pályák befejezéséig, valahányszor 500.000 frtra olvad, 2 millióig egészitendő ki mindenkor. A betételek, illetőleg befizetések az épitési alapba a magyar kormány és a konzorcium részéről azon arányban teljesite dők, melyben mindenik fél az épitési szükségletek fedezéséhez járulni köteles.

Az épitési alap kezelése és gyümölcsöztetése annak épitési czélra történt fölhasználásáig, ugyszintén az elsőbbségi részvények kiadása folytán bejövendő pénzek kezelése és gyümölcsöztetése azoknak fokozatos fölhasználásáig az alólirt két intézetre bizatik azon megjegyzéssel, hogy a készletek mindenkor egy fél %-kal olcsóbban kamatozandók az osztrák nemzeti bank piaczi váltóinak kamatlábánál, de mindig legalább 5%-kal.

Az épitési alappal az épitési igazgatóság rendelkezik.

Az 1. §. a—i pontjai alatt fölsorolt vonalok mindenikének épitése, ha egyszer munkába vétetett, minden esetben befejezendő, az 5. §-ban emlitett esetek kivételével. Ellenben joga van a konzorciumnak, hogy mindazon vonalok épitését, melyek még meg nem kezdettek és melyek számára a tőke be nem szereztetett, azon esetben felfüggeszsze, ha a már kibocsátott elsőbbségi részvények árfolyama 82 osztrák értékü forinton alul esnék 100 ezüst névértékért.

Az épités azonban folytatandó, ha a kibocsátott részvények árfolyama ismét 82%, azaz 82 o. é. forintra 100 o. é. ezüst forint névértékért emelkedik.

E kivételes határozat nem alkalmazható az 1. §-ban A. és B. alatt fölsorolt vonalokra, melyek — az 5. §-ban fölemlitett esetek kivételével, — mindenesetre befejezendők.

Ha ily fölfüggesztés egy évnél tovább tartana, a magyar kormánynak szabadságában áll a még meg nem kezdett venalok épitését másoknak engedélyezni, ha a konzorciummal megelőzőleg folytatott tárgyalások az épitésnek más módozatok szerinti végrehajtás iránt szerződéskötésre nem vezettek.

Az elsőbbségi részvények kibocsátását a konzorcium saját számlájára eszközli, de kötelezi magát, hogy a tiszta jövedelem azon részének, mely a részvények 86% árfolyamon felüli eladásából netalán ered, felét a magyar kormánynak átengedi.

7. §.

A forgalomnak átadott összes vasutak tiszta jövedelméből az elsőbbségi részvények első sorozatának kibocsátásától számitott tiz első év alatt mindenekelőtt az elsőbbségi részvények 5% kamatai ezüstben számittatnak le. Az ezután még maradandó feleslegből fedezendők a törzsrészvények 5% kamatai s az esetőleg még mutatkozó feleslegből egy, az alaptőke ½%-ig emelkedő rész a törlesztési alap javára forditandó és a netán még megmaradó rész mint felülosztalék az elsőbbségi- és törzsrészvények közt arányosan szétosztandó.

Az elsőbbségi részvények törlesztése a teljes névértéknek ezüstben leendő visszafizetése által történik és az első sorozat kibocsátása utáni tizenegyedik évben kezdődik valamennyi sorozat számára és negyven év lefolyása alatt teljesen befejezendő. A törlesztés céljából a törlesztési idő kezdetétől az összes tiszta jövedelemből évenkint az alaptőkének ½%-ja ezüstben még a kamat kifizetése előtt leszámitandó. Minden törlesztett elsőbbségi részvény után tulajdonosának a tőkeösszegen kivül egy élvezési jegy adatik ki, mely a részvényre eső felülosztalék élvezésére jogositja. Az élvezeti jegyek érvénytelenekké válnak, mihelyt valamennyi elsőbbségi részvény törlesztetett.

Az elsőbbségi részvények teljes törlesztése után következik a törzsrészvények törlesztése az előbbi százaléktétellel. Mihelyt a törzsrészvények teljesen törlesztettek, az egész vasuthálózat minden ingó és ingatlan tartozékaival együtt a magyar kormány korlátlan és teljes tulajdonává lesz.

A törlesztési hányad levonása után maradó tiszta jövedelem fölosztására nézve az elsőbbségi részvények első sorozatának kibocsátása utáni tizenegyedik évtől is a tiz első évre fön meghatározott szabályok érvényesek.

8. §.

Az épités alatt levő vonalak számára kibocsátott elsőbbségi részvények 5% interkaláris kamatai ezüstben az épitési alapból födöztetnek az üzlet megnyitásáig. Másrészt az épitési alap javára esnek minden, a még föl nem használt pénzkészletek gyümölcsöztetéséből eredő kamatok, ugyszintén azon jövedelem, mely valamely vonal teljes elkészülése előtt netán megnyitott vonalrészen befolyt.

A konzorcium azonban csak azon elsőbbségi részvények eladására van jogositva, melyek épittetni szándékolt vonalakra esnek, ugyszintén melyek a részletekben fizetendő károlyvárosfiumei vasut és a fiumei indóház vételárának előteremtésére szükségesek.

Az épitési alap terhére esnek az épités céljára szolgáló igazgatás összes költségei, valamint minden rendkivüli föntartási költség is az egyes vonaloknál az első üzletév alatt.

9. §.

A forgalomnak átadott vonalok tiszta jövedelme az ezen vonalok számára kibocsátott elsőbbségi részvények 5% ezüst kamatjainak erejéig, (7. §.) és a munkában levő vonalok számára kiadott elsőbbségi kötvények 5% interkáláris kamat erejéig különbség nélkül valamennyi kibocsátott elsőbbségi részvény tulajdonosai között mint osztalék a kibocsátott darabok összes száma szerint osztandó szét.

A netaláni jövedelmi többlet azon elvek szerint osztandó szét, melyek a 7. §. értelmében a tiszta jövedelemnek szétosztása iránt az elsőbbségi részvények kamatainak fedezése után érvényesek.

10. §.

Valamennyi vonal számára az épités ideje alatt s a megnyitástól számitandó 30 éven át teljes adó-, bélyeg- és illetékmentesség engedélyeztetik.

11. §.

A pályák épitése és fölszerelése az osztrák hitelintézetnek és a magyar átalános hitelbanknak engedtetik át egy, a magyar kormánynyal megállapitandó átalánösszegért. Ha a megszabott átalánösszegnél megtakarítás történik, ebből első sorban a konzorcium részesül az átalánösszeg 6%-áig. A netalán ezen fölül még megtakaritott összeg az átalán további 2%-áig az épitési alap és a konzorcium közt osztatik meg. A még ezen fölül is maradó megtakaritott összegből az átalán minden további 2%-ából az épitési alap mindig egy nyolcaddal többet, a konzorcium egy nyolcaddal kevesebbet kap, mint a megelőző 2%-ból, és pedig akként, hogy az átalán 14%-ján felől megtakaritott összegben a konzorcium többé nem osztozik, olyformán, hogy a konzorcium összes nyereményrésze semmi esetre sem rughat többre az átalán $8^1/_2$ %-jánál és a megállapitott átalánból megtakaritott minden összeg — a konzorciumot illető nyereményrészen kivül — az épitési alapnál hagyandó.

Ha azonban az átalányösszeg iránt egyezmény nem jönne létre, akkor a konzorcium a pálya kiépitését és fölszerelését a tényleg kiadott összegek után fizetendő 6%-nyi jutalékért fogja elvállalni.

12. §.

A tariffák az első erdélyi vasut engedélyezett tariffáinak alapulvételével lesznek megszabandók, a mennyiben ezektől a

magyar kormány és a konzorcium vagy ennek jogutódjai közti megegyezés folytán eltérés nem határoztatnék.

13. §.

Az ezen palyák igazgatásával megbizott igazgató tanács tagjai közül két-ötödöt a magyar kormány, háromötödöt a konzorcium nevez ki. Valamennyi vonal épitésének befejezése után az igazgató tanács tagjai a közgyülés által választatnak.

A közgyüléseken az elsőbbségi részvények tulajdonosai ugyanoly szavazati joggal birnak, minőt a törzsrészvények birtokosai gyakorolnak.

A törzsrészvényekkel egybekötött szavazati jog azonban oly megszoritás alá esik, hogy a magyar kormány mint a törzsrészvények tulajdonosa a tartandó közgyüléseken soha sem gyakorolhat több szavazatot, mint a szavazatjogositott többi részvényesek szavazatának kétharmadát.

Az alulirott magyar királyi pénzügyi közmunka- és közlekedési, és födmivelési, ipar- és kereskedelmi miniszterek a jelen szerződést mielőbb előterjesztendik a minisztertanácsnak határozathozatal végett.

A magyar kir. minisztertanács beleegyezése és az ő fölségénél nyerendő fölhatalmazás után a jelen szerződés a törvényhozás elé fog terjesztetni jóváhagyás végett és pedig még a most folyő ülésszak alatt.

Ha a jóváhagyás a jelen országgyülési ülésszak végeig be nem következnék, akkor a szab. osztrák hitelintézet és a magyar átalános hitelbank sincsenek többé kötve a jelen szerződés által.

Pót-egyezmény.

A magyar királyi pénzügyi, közmunka- és közlekedési-, földmivelési-, ipar- és kereskedelmi miniszteriumok egyrészről, a szab. osztrák hitelintézet és a magyar átalános hitelbank másrészről azon szerződésben, mely közöttük a mai napon oly czélból köttetett, hogy a magyar korona országaiban s a vasuthálózat állami garanczia nélkül a forgalom mai igényeihez képest kiegészittessék, még következő határozatokat állápitottak meg:

1. §.

Ha a törvényhozás azt határozná, hogy a zimony-pesti vonalhoz csatlakozó és Szegedig szárnyvonallal biró arad-mezőhegyes-csongrádi pálya helyett egy arad-mezőhegyes-szegedi vasut épitessék csatlakozásul a zimony-pesti vonalhoz, a társaság köteles e változtatott irányban is kiépiteni a pályát a bevezetésben emlitett szerződés föltételei szerint, jogában áll azonban a társaságnak e vonal épitésével is fölhagyni, ha az arad-orsovai vonal a hálózatból kivétetnék.

2. §.

A nagyvárad-debrecen-miskolci vonal a hálózatból kiveendő, ha a törvényhozás ezt határozza, de ismét fölveendő, ha ezt ké-

sőbb azon idő alatt, mig a többi vonalok épitése folyamatban van, a magyar kir. kormány kivánná.

3. §.

A bevezetésben emlitett szerződéssel együtt ezen pótegyezmény is kötelező erejüvé válik.

Buda-Pest, november 2-án.

Pót-czikkelyek

azon szerződéshez, mely egyrészről a magyar királyi pénzügyi-, közmunka- és közlekedési-, földmivelő-, ipar- és kereskedelmi miniszteriumok s másrészről a szab. osztrák hitelintézet és a magyar átalános hitelbank közt mai nap oly czélból köttetett, hogy a magyar korona országaiban a vasuthálózat e forgalom mai igényeihez képest államgaranczia nélkül kiegészittessék.

1. czikk. A Bécs és Lundenburg felé való osztrák csatlakozási vonalok épitési és üzleti engedélyeért a konzorcium folyumodni fog s e csatlakozási vonalok mint kiegészitő részek vétetnek az összes hálózatba.

E két csatlakozási vonal névleges épitési tőkéje csupán elsőbbségi részvények utján szereztetik be, melyeket a konzorcium a bevezetésben emlitett szerződés föltételei alatt köteles átvenni.

Ellenben a befektetési tőkének azon részéből, mely a pest-bécsi és ujszőny-lundenburgi két vonalnak magyarországi része számára a szerződés 6. §-ában megállapitott arány szerint elsőbbségi részvényekben volna kibocsátandó, egy oly részösszeg, mely a Bécs és Lundenburg felé épitendő osztrák csatlakozási vonalok befektetési tőkéjének kétötödével egyenlő, elsőbbségi részvények helyett törzsrészvényekben bocsáttatik ki, s a magyar királyi kormány ezeket is a szerződésben foglalt föltételek mellett veendi át.

2. czikk. Hogy a vállalat számára a forgalom lehető legnagyobb függetlensége biztositassék, egyezmény kötendő az alföldi vasuttársulattal az ennek tulajdonát képező szeged-eszéki vonalrész használata iránt s erre nézve nevezett a társasággal mielőbb és pedig a jelen szerződések jogerőre emelkedése előtt tárgyalások inditandók.

E pótcikkelyek kiegészitő részei a bevezetésben emlitett szerződésnek s ezzel egyidejüleg emelkednek kötelező erőre.

Minek hiteléül következnek az aláirások:

Kerkápoly Károly, m. k. Szlávy József, m. k.
Tisza Lajos m. k.

A magyar átalános hitelbank válas tmányának négy nap lefolyta alatt kiszközlendő helybenhagyásának föntartása mellett:

Weninger, m. k. Lukács
igazgatósági tag, m. k.

Csász. kir. szab. osztrák hitelintézet:

Theodor v. Hornbostel m. k., igazgató. Karl Weisz m. k., igazgató.

PEST.

BENDINER testvérek és GRÜNWALD A. könyvnyomdájából.

1872.

AIGNER LAJOS KIADVÁNYAI.

(Pest, váci utca 18. Nemzeti szálloda.)

A socialis kérdésről. Nemzetgazdászati tanulmányok. Irta Lugossy Béla. Tartalom: A munka. A munkabér és tőke. A munkakérdés. Az ipar és társadalmi jelentősége. A munkásmozgalmak Angliában, Francziaországban és Némethonban. A munkáskérdés megoldása. Ára . . . . . 1 ft.

A munkáskérdés olyannyira előtérbe tolult kérdése napjainknak, hogy arról tájékoztatást szerezni minden müvelt embernek nemcsak érdekes, hanem fontos is. E célra pedig ajánljuk Lugossy föntebbi müvét.

A magyar mezőgazdaság. Irta Dr. Ditz Henrik. Magyarra forditotta Halász Gábor. Ára . . . . . 4 ft., kötve 4 ft. 80

Az e müben letett ismeretek a magyar mezőgazdára nézve még sokkal fontosabbak, mint magukra a délnémetországi termelőkre nézve, kik számára a munka iratott s kik a nyugati, névszerint a német és svajci piacokon terméneink fő versenytársaiként szerepelnek; szükséges volt tehát, hogy az a magyar gazdák németül nem olvasó ezreire nézve is hozzáférhetővé tétessék. A forditás a nemzetgazdasági téren előnyösen ismert Halász Imre ur felügyelete mellett eszközöltetett, mi eléggé kezeskedik arról, hogy az mind hüség, mind nyelvezet tekintetében méltó az eredetihez.

Jeles gazdászunk Girókuti F. ezeket irja róla: „E jeles müvet minden hazáját szerető hazafi szerezze meg; mert minden közgazdászati irót, a kik rólunk eddig megemlékeztek, Ditz fölülmul az alaposságban és jóakaratban. E müben igen sok igazság van letéve, melyet a magyar gazda hasznára forditnat.“

Magyar köztársasági bank. Irta Mudrony Pál. Ára . . . . 1 ft.

Tartalom: Az adóalap rendeltetése. Az adóalap Magyarországon. A magyar adóalap önállósitása. Az alkotandó magyar valuta viszonya az osztr. valutához. A magyar és osztrák valuta-verseny. Alpari. Magyar köztársasági bank. A köztársasági bank szervezete. A köztársasági bank hivatása. A magyar állambankból eredő haszon.

A helyszinrajz és földképkészités történelme, elmélete és jelen állása. Utazási eredmény. Irta felsöszopori Tóth Ágoston Rafael. Füzve . . . . . 2 ft 50

Ezen jeles mü, melyhez hasonlót az összes külföldi irodalmak nem képesek elömutatni, eredménye egy utazásnak, melyet a tudós szerzö a közlekedésügyi miniszter ur megbizásából Közép-Európában tett, és a melynek fölötte érdekes eredményeit itt nyujtja az olvasónak, ki sokkal többet találand benne, mint a mennyit cime igér.

Der Suezcanal und seine Beziehungen zu den Handelsverhältnissen Ungarns. Von J. Cjotta. Preis . . . . . 50 kr.

„Der Verfasser zeichnet die Eindrücke auf, welche die Besichtigung des Canals auf ihn gemacht hatte und versäumt auch nicht die Nutzanwendung dieses grossartigen Wasserbaues für die Herstellung der in Ungarn bevorstehenden Canalisirungs- und Flussregulirungsarbeiten und auf die Hebung der Communikationsmittel überhaupt, auch den Plan zur Gründung exterritorialer Handelskammern vorzulegen.“ (Wanderer.)

PEST, 1872.

[illegible] testvérek és GRÜNWALD A. könyvnyomdájából.