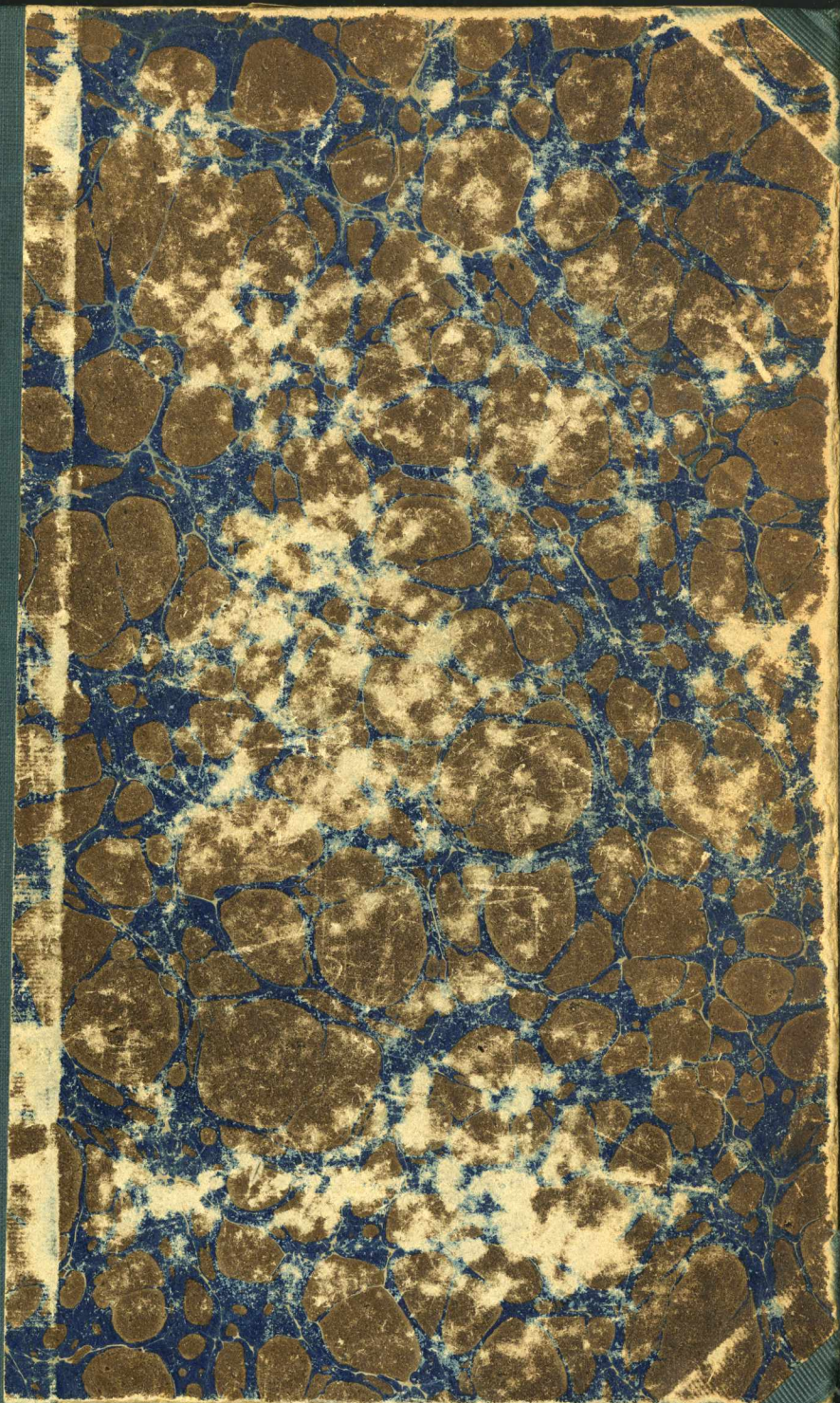


Politikai
röpiratok.

91.



91
707

A

VASUTI POLITIKA

ALAPELVE

IRTA

D^r JOÓB LAJOS.

12.

BUDAPEST.

WEISZMANN TESTVÉREK KÖNYVNYOMDÁJA.

1878.

VASUTI POLITIKA

ALAPJELVÉ

DR. BALLAGI GÉZA.

BUDAPEST

WILHELM ANTONIUS KÖNYVNYOMDA

1912

E L Ő S Z Ó.

Jelen értekezés az Akadémiánál pályázva azt nyerte birálatul: „bár sok helyes nézetet szabatosan mond el, csak vázlatnak tekinthető.“ Ebből következtetni, hogy az Akadémia eszmei tartalmát és előadása módját helyesli, de tartalma kifejtését és terjedelmét nem tartja kielégítőnek.

Tekintve, hogy oly munkát kívántak, mely a különféle államokban létező állami és társulati vasuti rendszereket és összes eredményeiket magában foglalja, e szempontból jelen értekezés valóban csak vázlat. Csakhogy szerző kizárólag a vasuti intézmények alapját képező főelv megvilágítását tűzte ki célul s e szempontból az értekezés kerek egész-képez.

E tudatból, valamint ama kiváló testület lakóni ítéletében foglalt némi elősmerésből bátorítást meritett a kísérlet kiadására

a szerző.

I.

Az államtudományok tárgyát az állam és intézményei képezik; bennök az elvont elmélet nincs teljes összhangzásban a gyakorlati intézményekkel, mivel a köznapi élet fejleményei az elméleti álláspontokkal gyakran nem törődve, olykor épen ellenkezésben velök alakulnak s az elméletet néha messzi tulszárnyalják. Jeleül, hogy az ember működését nem kizárólag a leghelyesebb elvont nézpontok, hanem leghatalmasabb rugókként leginkább az időszerinti szükség, az önérdek s a szenvedélyek intézik. Mig tehát azt látjuk, hogy a fizikában gyakorlati intézménynyé csak az válhatik, amit előbb a tudós számtalan kísérlet után az elmélet változhatlan elve-, a természet örök törvénye-képen valónak talált volt: addig az állami intézményeket s magát az államot nem valami változhatlan törvényekből fölépült elmélet állította fel, hanem az egyének tettekben nyilatkozó gyakorlati ér-

zéke, a polgárok önkénytelen szükséglete. Innen az állam és intézményei végtelen formai és lényegbeli változatossága az egyének és a talaj különfélesége szerint. Az államtörténeti intézmények szükségszerű fejleményei mellett az elmélet csak bicegve halad s az emberi szellem gondolkodó hatalma csak mint a kész anyag följegyzője, rendezője vagy legfőlebb módosítója jelenkezik.

A gőz ereje a vasutaknál egy fizikai találmány idomitott alkalmazása, melynek roppant társadalmi horderejét eleintén, az első vasutak megnyitásakor még csak igen kevesen sejtették, legtöbben kétkedéssel fogadták. A létrehozott intézményt a nyüzsgő gyakorlati szellem rövid idő alatt mindenfelé meghonosította, a merre a forgalmi szükséglet tette ösztönöz; de a fontolgató állami érzék, az általános politikai befogás a kérdés roppant sokoldalúsága és az anyagi eszközök fölötte terhes volta mellett, még mostanáig sem bírt megállapodáshoz jutni.

A vasuti politika terén kezdettől fogva zűrés állapot uralkodik. Az állami s a magán vállalkozás szemközt áll egymással; s a tusa majd az egyik, majd a másik győzelmével vagy tul-

súlyával, legtöbb esetben a kettő kapcsolatos alkalmazásával végződik. Az államhatalom az e téren kifejtendő kötelmei érzetében, gyakran bizonytalanságában, a magánvállalkozás irányában határozott álláspontot nem tud elfoglalni. A vasuti politika főelvei tisztázva még nincsenek s napról napra új tervek merülnek fel, melyek bírálatot és megállapodást igényelnek. Már pályák egész hálózata vonja be a polgárosult világot s az elméleti álláspont odafejlődött, hogy már-már nem az a kérdés, az állam vagy magántársulatok építsék-e a vasutakat, hanem az : állami vagy társulati kezelés alá bocsátandók-e.

A vasutak állami és társulati kezelése mellett s ellen felhozni szokott érvek rendesen nem a dolog lényegéből meritvék s a pártatlan gondolkozóban azonnal a megfelelő ellenmondást szülik. Ezen kívül az érvek többsége megfelelően formulázva mind a két rendszer ellen felhozható s mindkettőre alkalmazható. Némely érvek meg az a tulajdonsága, hogy mind a két álláspont védelmezője a maga védelmére szereti fölemlíteni, sőt meg kell engedni azt is, hogy más-más körülmények közt mind a két ellenfélnek igaza van. Tehát a rendszerint felhozott érvek legtöbb esetben csak általános

elvek, melyek a minden körülmények közt megdönthetetlen igazságot nélkülözik.

Ez állítások alaposságáról könnyen meggyőződhetni, ha a szokásos főbb érveket tekintjük.

Az állami kezelés védői élére állítják a kérdést mondván, hogy az államhatalom közigazgatási és hadászati tekintetéből nem tűrheti, hogy a vasutak magánosok kezében legyenek. Teljesen méltányolva a vasutak roppant befolyását a közigazgatás és hadviselés tevékenységére, tagadni kell azt, hogy a helyes közigazgatás és hadviselés elengedhetlen feltétele lenne a vasutak állami kezelése. E tétel már azért sem áll, mert vannak országok, mint Franciaország és Németország, melyekben a tulajdon magánkezelési rendszer mellett a közigazgatási gépezet mintaszerűn működik; és vannak országok, melyek mint Németország a részben társulati és Észak-Amerika az egészen társulati rendszer mellett a hadviselés terén nagy eredményeket mutattak fel. Viszont az érvnek a magánkezelési rendszer szellemében szokásos ilyforma formulázása, hogy a vasutak központítása az állam kezében az állami hatalmat tulságosan megerősíti, szintén nem talál a szög fejére, s az állam célja és feladata nem helyes felfogásán alapszik.

Ugyanis az állam a szükségesség szüleménye s célja az egyes állampolgárok, vagy többségük jól felfogott magánérdekeiből kifolyó összérdek megvalósítása, s ha az állam e célja elérésére hatalmi eszközökben gyarapszik, ez csak kívánatos. De nem kell a polgárok egyes magánérdekeit, általában véve a társadalmi szabadságot az állami vasutaktól féltetni; mert a társadalmi szabadság nem a forgalmi eszközök kezelésétől van föltételezve, s ha sértetlenségét csak a társulati vasutak által akarnánk megóvni s más biztosítékok hiányoznának — a társadalmi szabadság már régen el lenne temetve. Ha el is ösmerni azt, hogy önkényes államhatalom kezében az állami vasutak szintén egyike az önkény kifejtésére alkalmazható számos eszközöknek, el kell ösmerni azt is, hogy a magántársulatok kezében központosított vasutak szintén igen hatalmas eszköz lehet számtalan magánérdekek kizsákmányolására, mely tulhatalom ellenében bizonyos körülmények közt még az állami hatalom is tehetetlenné válhatik. E tekintetben elég Angliára és Észak-Amerikára hivatkozni. — A két ellentétes nézetből tehát azt az elvet kell levonni, hogy a közigazgatás, hadviselés és társadalmi szabadság érdekei egyaránt meg lehet-

nek óva a vasutak állami és társulati kezelése mellett, de az alapföltétel, hogy gyakorolja az államhatalom minden körülmények között azt a befolyást, mely amaz érdekek megóvása szempontjából szükséges.

A vasuti intézmény hivatása szempontjából is mind a két rendszer magának tulajdonítja az előnyt. Az állami rendszer védői azt vélik, hogy a vasut az állam kezében a forgalmat könnyítő eszköz, míg a társulatokéban nyereszkes üzlet; e nézettel szemközt azt állítják a társulati rendszer védői, hogy az állami kezelésben a magánforgalom iránt nincs kellő érzék, s a magánérdekek háttérbe szorulnak az állami érdekek túlsúlya mellett. Mind a két nézetben elrejtve benne borong a vasuti intézménynek, mint forgalmat hathatósan előmozdító eszköznek eszménye; de a fennálló akár állami, akár társulati vasutak egyformán távol állanak tőle, s e tekintetben a két rendszer közt mostanában nincs lényeges különbség. Nem áll, hogy a vasut az állam kezelésében pusztán helyes forgalmi eszköz lenne; mert a fennálló állami vasutak a forgalomért épen úgy versenyeznek, mint a társulati vasutak, az állam az általa kezelt vasutak viteldija megszabásánál épen oly körülményeknek

van alája vetve, mint a magántársulatok. A pályák versenye épen úgy kényszeritheti az államot a viteldij módosítására és fölemelésére, mint bármily társulatot; ezt mutatja Magyarország példája 1876-ban. De továbbá a viteldij hullámozásának az állami pályák épen úgy alávetvék, mint a magánpályák; minthogy az állam mai, fokozott mérvű szükségletei mellett jövedelmei egy ágát sem hagyhatja kiaknázatlanul és egyikben sem tűrheti el sokáig a kevesbletet. Az állami pályák közt legkedvezőbb helyzetben vannak a belga állami pályák, melyeken a szabadelvű kormány a differentiális rendszer alapján 1866-ban nagymérvű viteldijbeli leszállításokat hozott be, melyeket azonban a szabadelvű kormányt követő klerikális négy-öt évi érvényük után, miután jövedelmi kevesbletet tüntettek fel, még mielőtt a reform horderejét biztosan meg lehetett volna állapítani, ismét megszüntetett.

Másrészt a társulati pályák védelmezői sem mondhatják, hogy kiválólag a forgalom érdekeit tartják szem előtt; ezen lehetőséget már csupán annak megfontolása is kizárja, hogy közkereseti intézmények. E minőségük okozza, hogy legtöbb esetben nem a forgalom érdeke, hanem mentül nagyobb osztalék lebeg szemük előtt; sőt a do-

log természeténél fogva nagyobb valószínűség van a mellett, hogy az állami kezelők, ha kellő közgazdasági érzékkel bírnak, inkább fogják előmozdítani a közforgalom érdekeit, mivel közvetlen önérték nem csatolja az üzlethez. Kétségbeesett intézkedések a verseny terén, titkos ártérítések (refactiák) társulati pályák művei.

Az állami rendszer védelmezői azt vélik, hogy az állam többnyire rendelkezik a vaspályák létesítésére szolgáló eszközökkel, lévén a katonaságban elegendő munkaereje, alkalmazhatván kitűnő technikai tisztviselőket, s módjában állván kölcsön, vagy adóztatás útján kellő pénzmennyiséget előteremteni; s mindezek dacára, minthogy nem nyereszkesedés ösztöne vezérli, olcsóbb viteldijakat állapíthat meg. Ezzel szemben a társulati rendszer védői azt hozzák fel, hogy a magánvasutak olcsóbban állíthatók elő, s azért alacsonyabb díjtételeket is szabhatnak; míg az állami pályáknál megrójják azt, hogy olcsó szállítás által még több terhet rónak az adózó polgárookra, holott a magánvasuti rendszer alkalmazása mellett megadóztatás által az állam még jövedelemre is szert tehetne. Mind a két ellentétes nézet védői csupa elvont lehetőségre alapítják tételöket, mely azonban meg nem felel a való-

ságnak. Az építő állam épen oly munkabért szokott fizetni, mint a magánvállalkozó. A katonaságot polgári munkára csak ritkán engedik át, és tekintve az általános védkötelezettség által már mindenütt behozott rövid szolgálati időt, méltán. Kitűnő technikai tisztviselőket a társulat épen úgy alkalmazhat, mint az állam, sőt tekintve azt, hogy az állam jóval kisebb fizetés mellett szokta tisztviselőit alkalmazni, s a magánmunkálkodást kizárja — jobb technikai erőket inkább találni magántársulatoknál. Az sem áll, hogy az állam könnyebben szerzi meg a pénzösszegeket; mert az államadósságokat korlátlanul szaporítani átalja az a államférfiúi belátás, egyébiránt kedvező kölcsön szerzése a közhitel által is korlátozva van; a teljes szükségletet pedig adóztatás útján behajtani ferde pénzügyi politika lenne. A pénzeszközök beszerzésénél határozott előnyben van a magánvállalkozás ott, ahol a vállalat sikert ígér; itt azonban épen a könnyű pénzszerés felette könnyen válhatik kóros jelenséggé. És ha az állami rendszer védői ezeknél fogva azt hiszik, hogy olcsóbb vitelbéreket szabhatnak, ez nem egyéb képzelődésnél, hiszen már érintve lőn, hogy az állami vasutak, amint tényleg léteznek, kereseti eszközök az állam kezében.

Ha a társulatok azzal dicsekszenek, hogy olcsóbban építenek, mint az állam, ezzel igen föltételes dicséretet tulajdonítanak maguknak; mert hasonló körülmények közt nem az a legjobban épített pálya, mely a legolcsóbb, hanem mely a legszilárdabb, s a közönségnek legtöbb kényelmet nyújt. Különböző pályák kiállítási költségeit összehasonlítani pedig bajos dolog, mert ugyanazon fokú tartósság mellett különböző körülmények a dolog természeténél fogva különböző költségeket igényelnek. Aki tehát fősulyt az olcsóságra helyezi, azt a gyanut ébreszti, hogy az olcsóság a tartósság és kényelem rovására történik. S valóban, ha nagyjában áll is, hogy a magánpályák olcsóbban építenek, áll az is, hogy az állam tartósabban és a közönség kényelmére épít, és áll továbbá az is, hogy legkevésbé megfontolt építéseket magántársulatok végzik. Különféle állambeli pályák összehasonlítása, a kiállítási költségekre befolyó felette változatos körülmények kifejtése nélkül, nem szolgálhat ugyan szilárd bírálati alapul, de azt mondhatni, hogy azon nézet, melyszerint magánvállalkozók olcsóbban és takarékosabban építenének, mint az állam, nem áll föltétlenül. Az angol pályák magánpályák, s mind költségesekek; így a

manchester-boltoni pálya kilométerenként 945,000 frankba, a london-brightoni 890,000, a london-doveri 693,000, a london-birminghami 600,000 frankba került; sőt az olcsóbbak is ily összegeket mutatnak kiállítási költségül kilométerenként: North-Union 352,800 frank, Preston-Lancaster 358,312 fr., Grand Junction 360,472 fr., South-Western 408,097 fr. A francia magánpályák sem dicsekedhetnek olcsó kiállítási költségekkel, mert pl. a lyon-st.-etiennei kilométerenként 400,000 frankba, a páris-roueni 496,350 frankba került. E drága magánpályákkal szembevetetők az olcsó belga állami pályák pl. a mecheln-ansi állami pálya kilométerenként 221,000 frankba, a brüsselquievraini 214,000 frankba került, s általában a belga állami pályák kiállítási költségei átlaga kilométerenként 284.828 frankot tesz. Épen úgy kiállják a versenyt a bádeni állampályák kilométerenként 217.646 franknyi, s a württembergiek 213,000 franknyi kiállítási költséggel.

Ha továbbá a társulatok az olcsóbb kiállítási költségekből alacsonyabb díjtételekre követtetnek, ez elméletileg is csak annyiban állhat, a mennyiben az olcsóbb építés való; de gyakorlatilag a viteldij képződésére több oly körülmény foly be, mely az olcsó viteldiját pusztán

szemfényvesztésnek tünteti fel. Az olcsó viteldij, a kiállítási költségek mellett, leginkább függ a kezelési költségektől és a nyereszkeskedési vágytól; utóbbit leginkább a verseny korlátozza, minthogy azonban a vaspályák többé-kevésbé egyedüli urai a forgalomnak, a kizárólagosság érzete inkább a viteldij megdrágítására hat.

A társulati rendszer védőinek azon vádja az állami kezelés ellen, hogy olcsóbb szállítás az államra sok terhet ró, nem mindig igaz; mert ha az állam lemondana a nyereségről s pusztán beérné a kiállítási költségek természetes kamatozásával s a kezelési költségek egyszerű megtérülésével, gyakran igen leszállíthatná a vitelbért. De azon indok, hogy az állam külön vasutak kezeléséről azért mondjon le, mert a társulati vasutak megadóztatása által jövedelemre tehet szert, ezen indok éponséggel el nem fogadható; mert ha a jövedelemszerzést tűzzük ki célul, jobban jár az állam, ha egyenesen maga kezel némely jövedelmezőbb pályát. Másrészt ha az állam egyszerűen lemondana pályák építéséről és kezeléséről, sok pálya, melyek a közgazdaság szempontjából szükségesek, de csak a jövőben ígérnek nagyobb forgalmat s mások, melyek hadászati tekintetből szükségesek

sek, sohasem jönnének létre; vagy ha társulati működés mellett is, pusztán az állam bármily segélynyújtása mellett volnának előállíthatók.

Szintén ily egyoldalú álláspontra helyezve az állami rendszer védőinek azon indoka, hogy az államot illeti meg a vasutak kezelése, mert csak az állam bírhat az építkezésnél szükséges kisajátítási hatalommal s az állam érdeke megkívánja, hogy a posta- és a távirdaügy, a katonák és fegyverek szállítása a vasuti ügygyel helyes kapcsolatba legyen hozva. E közérdekek megóvása nem függ a rendszertől s ha az államhatalom viszonya a vasuti társulatok irányában egészséges és az állami fenségnek megfelelő, megóvhatók a társulati rendszer mellett is. A kisajátítás kérdése komoly fennakadást nem képez, mert az állam a közügy iránti tekintetből ebbeli jogosultsággal felruházhatja a társulatot s ez így is szokott történni. Magyarországon különösen a magántársulatok engedély-okmányaikban a kisajátítás eszközlésére az 1868. évi LV-ik törvénycikkben foglaltak szerint vannak felhatalmazva, mely kisajátítási törvényt tekintettel a nagy mérvben kifejlődő, különösen vasuti építkezésekre hozták. A posta- és távirdaügy érdekeit épen úgy meg lehet óvni a társulati rend-

szer mellett, csakhogy az engedély adományozásánál pontosan megállapítandók az összekötés módozatai, sőt előre nem látható esetekre tartson fel az állam magának mindannyi befolyást, a mennyi a helyes összekötésre szükséges. Egyébiránt az európai kontinensen e tekintetben a társulati pályák ellen általában véve nincs panaszs; katonák és fegyencek szállításánál kedvezményi árakat szokás kikötni. Az igaz, hogy Angliában az állam oly védtelen a vasuti igazgatóságok irányában, hogy állami egyének és jószágok szállítása körül hosszadalmas egyezkedéseket kénytelen folytatni és törekvése célja lehetőleg annyit elérni, hogy az állam oly tételekben részesüljön, mint a magánosok! De e körülmény a sajátságos angol viszonyokon alapszik és csak kivételt képez azon általános szabály alól, hogy az államnak, mint forgalmat és közlekedést igénylő félnek érdekei megóvhatók a társulati rendszer mellett is.

Az állami és társulati rendszer védői abban is találkoznak egymással, hogy mindkettejük magának tulajdonítja azt az előnyt, hogy a vasuti intézmény körül a legcélrányosabb javításokat képesek behozni s hogy a kezelés körül a legpontosabb ellenőrzést képesek létesíteni; az állami

rendszer védői azért, mert az állam az önérdekek felett álló helyzeténél fogva nem nézi a nyereséget, hanem csak a forgalom igényeit s azért lényeges reformokra képes s mert az állami gépezet pontosságánál fogva meg lévén mindenkinek hatásköre határozva, az ellenőrzés könnyebb; a társulati rendszer védői azért, mert csak a magánvállalkozók képesek igazán a magánforgalom szükségleteit méltányolni s azért javításokra bennök van a legközvetlenebb ösztön és belátás s mert a társulati rendszernél a nyilvánosság elve uralkodván, minden részvényesnek alkalma van a helyes kezelésről meggyőződni s a hibás ellen felszólalni s azért az ellenőrzés a társulati rendszer legtermészetesebb folyománya. Mind a két rendszer magának tulajdonítja a legfőbb előnyt s nézeteik azon hibás vélelmen alapszanak, hogy üzleti értelmesség és belátás csak saját rendszerükben uralkodhatik s az ellenfelekében nem, s hogy tévedések is csak az ellentétes rendszerben fordulhatnak elő. Tárgylagosan véve a dolgot, mind a két rendszer kifogástalan lenne, ha legtökélyesebb alakjában képzeljük. De ettől igen messze áll a köznapi élet. Az állami rendszerben üdvös javításokra gyakran nincs kilátás, mert a vasutak vagy nem jövedel-

meznek vagy a jövedelem másra szükséges. Az állami ellenőrzést gyakran kijátsza az egyes tisztviselők járatlansága, roszelelkűsége. A társulati rendszerben gyakran költséges reformokra nem kerül a sor, mert a jövedelem vagy gyengén foly, vagy hiányzik az akarat a jövedelmet csökkenteni költséges kiadásokkal. A társulati ellenőrzés megfeleltte gyakran üres szóvá, szemfényvesztéssé válhatik, a mikor az igazgatóság a kezelés szövényes ágaiban járatlan részvényeseket valótlán vagy kecsegtető felvilágosításokkal áztatja.

Ez elmefuttatásból láthatni, hogy az állami és társulati vasutak egyoldalu védői rendszerök mellett nem általános érvényű védveket hoznak fel, hanem olyanokat, melyek épen oly méltán érvényesek az ellentétes rendszerre. Az általuk szerzett alapon tehát határozottan döntené nem lehet s az érvek a kérdés megbirálásánál legfeljebb anyagul szolgálhatnak arra, hogy segélyökkel a két rendszer lényegét megfontolni lehessen.

Fontolva az állami s társulati rendszer természetét, azt venni észre, hogy az állami rendszer lényege a tisztviselők pontos és tárgyilagos kezelésében, a társulati rendszeré az ügymenet lüktető és önleges folyamában áll. Tehát az ál-

lami rendszer lényege a szervezet hatalma, a társulatié az önérték ösztöne; s e tétel által az okoskodás új alapot nyer.

II.

Az állami szervezet működése bizonyos körülmények közt a legtökélyesbet állithatja elő; oly mérvben tökélyest, a melyet emberi intézménytől egyáltalán várhatni. Tekintsük például a posta vagy a távirda ügyét; ezeknek éppen főjellemvonása a nagy szervezet mellett az összevágó rend és pontosság. Ha az állami rendszer főereje, a szervezetben levő hatalom, teljes tisztaságában működhetnék, a vasuti ügyben az emberileg legtökélyesbet nyernők, mint a posta és távirda ügynél. Csakhogy a vasuti ügy jelen állapotában az állami vasutak nem tökélyesebbek a társulatiaknál azért, mert a posta és távirdaügy helyes közgazdasági alapon nyugszik, a vasuti ügy nem. A posta- és távirdaügyre nézve az államgazdaság tisztában van az iránt, hogy az általok a forgalomra közvetve háromlós haszon nagyobb becsű, mint a belőlük vonható közvetlen nyereség. Röviden, a posta- és táv-

irdaügy nem hasznót hajtó vállalat az állam kezében, hanem a forgalmat élénkítő eszköz; nem célja az államnak jövedelmet szerezni, elég lévén, ha csak az önköltségeket hozza be. Ellenben az állami vasutak nyereszkeskedő alapon nyugszanak s céljuk az államnak hasznót hajtani, épen úgy mint a magán vasutak társulatainak. Bennök tehát a szervezet tárgylagos hatalmát érvényre nem hozhatja, mivel hozzája szegődött az önérdék is, mely a szervezet működését tárgylagos ösvenyéről levonja a köznapi érdekek küzdő homokjára.

Másrészt a társulati önérdék élénk sürgéstforgást, mozgalmas életet idéz elő a pályák üzletében, de épen ez önleges hajlamánál fogva tárgylagos nagy szervezetet teremteni nem bír. Kisebb magánvasuti igazgatóságok, saját szűk korlátaikon belül, rend közbiztonság kényelem és verseny lehetősége szempontjából jobbat eredményeznek, mint nagy társulati igazgatóságok; de azért a nagy igazgatóságok kívánatosbak, minthogy az igazgatási és forgalmi egység, a közlekedés folytonossága és könnyűsége, olcsóbb kezelés tekintetében előnyösbek. Nagy szervezetek szükségét mindenütt érzik s az általános törekvés ilyek létesítésére terjed. Franciaország-

ban a vasutak (némely apróbbak kivételével) 1857-ben hat nagy társulattá központosultak. Az angol vasuti ügynek főjellemvonása az, hogy a létező nagy pályagazgatóságok folyton nagyobbodnak kisebbek magukba olvasztása által. Az észak-amerikai forgalom szintén néhány vasuti vállalat hatalmában van. Az európai szárazföldön szintén fölismerik a nagyobb szervezetek célszerű voltát s közeli példát említve, Magyarországon az állam a kamatbiztosítás okozta súlyos terhen azzal akar segíteni, hogy az igazgatási és kezelési költségeket csökkentse a vasutak célszerű csoportosítása, az igazgatóságok száma apasztása és a kezelési készülék egyszerűsítése által.

De a nagy társulatok alakulása, önérdekbeli indokuknál fogva, nagy társadalmi hátrányok magvát rejti magában, mely már káros befolyásában sok helytt nagyban nyilatkozik. Ha a vaspálya már magában véve kizárólagos forgalmi eszköz, egyedáruság, fokozottabb mérvben válik azzá, mentül nagyobb terület felett uralodik. A nagy igazgatóságok minden versenyt kizárnak, újabb vállalatok létrejöttét nehezítik, sőt meghiusítják és kizáró hatalmukkal nem hogy a vitelbér leszállítására hatnának, hanem a szál-

lító közönség érdekei kezökbe lévén adva, a viteldij emelése által a közönséget könnyen kiszákmányolhatják. Tehát a nagy társulatokban a nagyobbodás arányában növekszik a hatalmi tulsuly, az egyedáruság kizárólagossága, a jövedelem biztossága miatt a forgalom apróbb szükségleteinek elhanyagolása, forgalmi pontatlanságok, a közönség iránti kényelmi tekintetek s szervezeti fogyatkozások iránti közöny s több efélék, melyek mind a nagyra nőtt és korlátlan önérték balkövetkezményei.

E nem tulzott következmények néhol már élesen nyilatkoznak, másutt előjelei még csak mutatkozni kezdenek. Az angol vasutak egyesülési törekvései (amalgamations) sok aggodalomra adnak okot s az angol parlamentet több ízben kényszerítették velök foglalkoznia. Az egyesülések Angliában mindig a verseny megölésével s a tarifa emelésével végződtek. Az emelés csattanós példáját mutatja a Grand Junction pálya, mely ellene működött a Manchester-Crewe-Birminghami pálya engedélyezésének. Az új vállalat ennek dacára engedélyt nyervén, a Grand Junction egyezkedésbe bocsátkozott az új társulattal s megállapodott vele abban, hogy csak a Manchestertől Creweig terjedő vonalat épitse

ki s Crewetől Birminghamig mind a két vállalat a Grand Junction vonalát használja. A Grand Junction eddig 21 shillinget szedett az I-ső osztályon és 14-et a II-ik osztályon; az egyesség után az I-ső osztály vitelbére 27 sh. 6 d., a II-ik 26 sh. lett; három osztályu lassabb vonatokon az I-ső osztályon 24 sh. 6 d., II-ik osztályon 18 sh. és III-ik osztályon 13 sh. — Észak-Amerikában szintén ily aggasztó a nagy társulatok befolyása s a kizáró hatalom sajtóban és közéletben sokszoros felszóllalásokra ad okot. Európában a nagy társulatok hátrányai távolról sem akkorák, mint az angol és észak-amerikai pályáké s előnyeik inkább nyomulnak előtérbe. Oka e körülménynek az, hogy a forgalom az európai szárazföldön nincs annyira kifejtve, a vasutak viszonya az államhoz közelebb; egyesülések azért nem történnek ily ijesztő módon s hátrányaik nem is nyilatkozhatnak annyira. De a tünemény a nagy társulati vállalatok természetében van s az európai viszonyok hasonmévű emelkedésével földmivelés, ipar és kereskedelem terén a baj ugyanoda fog fejlődni, ha valami módon idejekorán elejét nem veszik.

A nagy igazgatóságok alakulása tehát mindinkább veszélyessé teszi a társulati rendszert

mozgató alapösztönt, az önérdet. Magán az „önérdet“ szón nem volna miért fenakadni, mivel az helyes korlátok közt épen oly jogosult indító ereje az emberi tevékenységnek, mint akár a takarékosági hajlam s a becsvágy; de ha az önérdet korlátot nem ösmer, nagy mértékben vészhozó. E magában véve igen elemi, de annál természetesebb indoknál fogva a társulati vasutak tulsulya ellen hatalmas korlátot kell felállítani s erre csak az állam lehet hivatva, mely mint legmagasabb közintézmény rendeltetésénél fogva minden magánérdetnek fölötte áll. Elméletileg tehát az államfenség jogából folyó főfelügyeleti jog ellen nem lehet kifogás: de mily különféle magyarázatot nyer az a gyakorlati életben! Amikor az állam részéről jog átruházásáról van szó, a forgalmi szabadság legszélsőbb emberei is szívesen elősmerik az állam hatalmát; de a hol a forgalmi szabadságnak magasabb tekintetekből szükséges megszorítása forog kérdésben, az elősmerés meg van osztva. Angliában s Észak-Amerikában az állam hatalma csak az engedélyezés megadása s a kisajátítási jog átruházása körül feltétlen, egyebekben azonban, még a legkezdetlegesebb közbiztonsági s felügyeleti ügyekben is, az állam-

nak lépésről lépésre kell némi befolyást kiküzdnie magának. A mint pedig a pályák életbevágó érdekeiről, versenyző pályák engedélyezéséről s tarifamódosításról van szó, sajtóban, parlamentben s társadalomban szenvedélyes tusák keletkeznek. Az európai szárazföldön az államhatalom biztosabb alapon áll ugyan a társulatokkal szemközt, de a vasuti ügy fontos napi kérdései megvitatásánál szintén heves mozgalmak keletkeznek, melyek csak azért nem birnak még az angol vasuti tusák általánosságával, mert a forgalom által sokkal kevesebben vannak közvetlenül érintve s mert az európai vasuti társulatok még igen szorulnak az állam közbenjárására, segélyére; akár az által, hogy az állam mint Franciaországban közvetlen részt vesz az építkezésben, akár hogy, mint Európa legtöbb államaiban, pénzbeli leginkább kamatbiztosítási segély nyújtása által a társulatot magától függővé tette.

A vasuti ügy főkérdésére, a tarifaügyre nézve az állam befolyása az európai szárazföldön és mindenütt csekély s a dolog természeténél fogva nem is lehet nagy. A vasutak közkereseti alapon nyugodván a legkisebb vitelbér nem lehet tetszésszerinti, önkényes, hanem bi-

zonyos alap körülményektől föltételezett. Ily elengedhetlen körülmények az előállítási tőke kamatozása s a kezelési költségek, melyeknek a vitelbérek összegéből ki kell kerülniök; ezekhez járul még bizonyos üzleti nyereség, melyet minden kereseti ágtól elvárni s mely az üzlet emberei óhajta szerint jobb minél nagyobb. Az állam, mint főfelügyelő hatóságot gyakorló közigazgatásnak hivatása, most abból állhatna, hogy az üzleti nyereség mérséklésére hasson azáltal, hogy a díjtételek megállapításánál közbenjárjon. Ez elvet fel lehet ugyan állítani az elméletben, de a gyakorlatban megvalósítani nem. Először is, dacára annak, hogy a vasuti vitelbérek mindenütt elég magasak, úgy hogy a személyi forgalomban a vitelbér képezi az utazás főkiadását s az áruforgalomban pedig a vitelbér szintén eléggé érezhető, az előállítási s a kezelési költségek átlagos nagysága miatt, az elosztásra kerülő tiszta jövedelem csak a pályák eltűnő kisebbségénél nagyobb mint a tőke rendes kamatozása, sőt csekélyebb forgalommal bíró pályáknál, melyeknél a kamatbiztosítás elve van behozva, az állam kénytelen pótlás által a jövedelmet a szokásos kamatozás magasságára emelni. Tehát az állam ez esetekben befolyását

nem érvényesíthetné a viteldij leszállítására, mert közkereseti alapokra fektetett társulatoktól nem lehet kívánni, hogy veszteséggel dolgozzanak.

Másodszor, az államnak a tarifa leszállítása iránti törekvésének ellene szegül a közönség általános üzleti szelleme. Mert a nyereséget nem lehet pusztán a tőke gyümölcsének tekinteni, mivel az egyszersmind a szorgalom és iparkodás jntalma. Nagysága viszonyos, amennyiben a különböző országokban divó árviszonyokhoz képest nehezen vonhatók meg a nagy, kis és mérsékelte nyereség határai. De nagysága változó is és függ a közviszonyokkal ok és okozati kapcsolatban levő és folyton módosuló forgalmi körülményektől. Ha tehát meg is lehetne állapítani az üzleti nyereség természetes mérvét s a díjtételt ehhez képest alkalmazni, könnyen megtörténhetik, hogy a megállapított tétel a módosult körülmények által rövid idő alatt jelentőség nélkülivé sőt igazságtalanná vált. S mint-hogy éppen lehetetlen a tarifát a változó viszonyoknál fogva előre pontosan megállapítani, szokást, hogy az engedélyezési okmányban hozzávetőleges legnagyobb tételt állapítanak meg, melyen alul a vállalat a tételt tetszés szerint szabja meg.

Harmadszor, általános fogalmak szerint ellenkezik a szabadalom nyerte joggal, hogy az állam a tarifaügyre döntő befolyást gyakoroljon. Mert a társulat a legnagyobb tétel engedélyezése által ezen alul korlátlan szabadságot nyert a vitelbér megállapítására s ha az állam a tételt önkény szerint módosítaná, az engedélyes ezt jogsértésnek tekintené. Ha pedig az állam az engedélyokmány kiadását a tarifa módosítása iránti jog fentartásához kötné: vállalkozó társulatot igen kevés esetben kapna s a legtöbb vasut kiépitlen maradna. E felfogással ellenkezik ugyan az általános forgalmi közérdek, de ennek dacára tény, hogy az állam eddig a tarifa leszállítására döntő befolyást nem gyakorolhatott, sőt saját pályáival is kénytelen volt az általános áramlatnak engedni. Közbeszólás és sürgetés által csak annyira hathatott, hogy egyes szembeötlő esetekben részbeni módosításokat eszközölhetett ki.

Visszatérve tehát az alaptételre, belátni, hogy a vasutak mai állapotukban egyáltalában igen távol állnak azon hivatástól, melyet mint a forgalmat közvetítő eszközöknek betölteniök kellene; az állami vasutak azért, mert közkereseti voltak nál fogva a tárgylagos szervezetükben rejlő

hatalmat nem érvényesíthetik; a társulati vasutak pedig azért, mert keresetre irányuló főhajlamukat, az önérdelmet, az állam nem korlátozhatja.

Felfogva a vasutnak mint forgalmi eszköznek hivatását, kétségtelen, hogy azt csak minél alacsonyabb vitelbér mellett töltheti be. Tehát a vasuti ügy reformja főleg vitelbér reformjának kérdése. Minthogy azonban a mai akár állami, akár társulati vasuti rendszerek alapja közkeresetre irányuló, tehát olyan, mely az alap fentartása mellett a hatékony döntő javítást lehetlenné teszi: azért az ujitás, ha a vasuti intézmény hivatását megvalósítani akarja, csak gyökeres, magát a közkereseti alapot megmásító lehet.

III.

Azon eredmény, melyre az állami és társulati vasutak előnyei és hátrányai mérlegelésénél jutánk, tisztán elméleti s csak úgy bír alkalmazhatósággal, ha a vasuti intézményekből levont gyakorlati szemlélvényekkel megegyez. Biztosabb alap nyerése végett szükséges tehát a kiválóbb országok vasuti rendszerein futólag vé-

gig tekinteni. A szemle révén új alkalom nyílik az állami s társulati vasutak előnyeit és hátrányait gyakorlati oldaláról fontolóra venni. Az észlelt hiányokból ki lehet terjeszkedni a legjobbat célzó javaslatok megbirálására s az előzmények koronájaképen megrajzolható a jelen vasuti intézményeket gyökeréből megváltoztató eszmény; de ennek utána az eszményt az adott körülményekhez kellő viszonylatba kell helyezni, alkalmazhatóságát természetes mértékére vonván le. Ugyanis az állami s társulati vasutak előnyeinek és hátrányainak előadása nem lehet pusztán formaszerű, hanem úgy bír becsesél, ha termékenyítő s ha belőle levonás útján elveket következtetni tevőlegesen javítás létesítésére.

A vasuti intézmények világszerin fővonásukban nem az elméletileg levont legjobb elvek okozatai, hanem az adott közviszonyokhoz alkalmazkodó gyakorlati szellem szüleményei. Azért a vasuti viszonyokban általában visszatükröződik az ország közigazgatási és alkotmányi állása s közművelődési foka. A mely országok pedig vasuti intézményekben szűkölködnek vagy azok teljes hiával vannak, politikai és közműveltségi tekintetben látatlanul is alacsony fokra helyezhetők.

Franciaország vasutaiban, dacára annak, hogy nagyobbára társulatiak, észrevenni az állam központító hatalmát. A mint a francia alkotmány és közigazgatás főelve a központítás és jellege Páris tulnyomó befolyása: vasutaié is az. Az egész vasuti rendszer egy öntetből készültnek látszik, mely Párisból az ország minden irányában kiterjeszti sugarait. A vasuti építkezések tervszerű kivitele az 1842 évi június 11-iki törvénnyel lőn megkezdve; e szerint a vasuti hálózat az állam, az átszelt megyék, községek és a magánipar arányos közreműködésével létesítve. A földek és épületek kisajátításaért járó kárpótlási összegeket az állam előlegezi, de a kárpótlási összeg két harmadát a megyék és községek térítik vissza, a megyei tanács által meghatározandó arányban. A kisajátítási költség fenmaradó egy harmadát, a földmunkák, műépítmények és állomások költségeit az államkincstár viseli. A vágányut, ideszámítva a homok- és kavicságyat, s a forgalmi eszközök költségeit, továbbá a fentartási és üzleti kiadásokat azon magántársulat fedezi, melynek az üzletet bérbe adják. A bérleti szerződés megszűntével a vágányutat s a forgalmi eszközöket felbecsülik, értékét az állam vagy a következő üzlettársulat

térítvén meg. Már ezen vegyes vasuti rendszert behozó törvényben van lerakva az állam döntő befolyásának alapja, főleg az által, hogy az állam s a közigazgatás alsóbb közegei, a megye s a község, az építés körül cselekvő hozzájárulásban részesülnek. Az állami befolyás III-ik Napoleon uralkodása alatt növekedett megkezdett régi vonalak befejezése és újak megkezdése által; sőt 1859-ben a kormány befolyása alatt az eddigi tíz nagy társulat a forgalom egyöntetűsége és gyorsasága, az igazgatás egyszerűsítése és az üzleti takarékoság iránti tekintetből hat nagyobb társulattá lőn összetömörítve.

A francia vasutak igazgatása szoros kapcsolatba hozva az állami közigazgatással. Elsőfoku hatóság a megyefőnöki tanács, melytől a felelősség az állami tanácshoz, mint másod- és utolsófoku hatósághoz történik; illetékességek kiterjedvén a vasutak építéséből az állam, a társulatok és az állampolgárok közti vitás kérdések eldöntésére s a rendőri biráskodásra a közlekedési eszközök fentartása érdekében. A vasutak feletti főfelügyelet a közmunka miniszteriumot illeti, mely a vasutak engedélyezése, új találmányok megvizsgálása, az üzlet ellenőrzése és szabályozása, árszabások alkalmazása, a vas-

uti társulatok egymás közti s a nemzetközi szerződések megkötése, elsőbbségi kötvények kibocsátása és hitelműveletek eszközlése tárgyában, tulnyomólag az állami közigazgatás egyéneiből összealkotott szakbizottságok véleménye meghallgatása után köteles eljárni. A közmunkaminiszterium és a társulatok közti középhatóságot a felügyelőségek képezik, melyek minden csoport üzletének ellenőrzése végett szervezvék.

Az állam tulnyomó befolyása azt eredményezi, hogy Franciaországban a vasutak szilárdan építvék, árszabásuk mérsékelt és egyforma s a forgalmi rend és biztonság felett helyes rendőri törvény intézkedik. Közvetlen haszna az államnak, hogy adóképen tetemes részt nyer az üzletből és tisztviselők, katonák, fegyencek és kincstári javak szállításánál, valamint a posta- és távirdaügy kezelésénél nagy megtakarításokat tesz.

A francia vasuti rendszerrel homlokegyenest ellenkezik az angol. Mig a francia vasutak magukon viselik a központító államhatalom nyomait: addig az angolok az alkotmányos szabadság s a korlátlan magánipar duslakodó jelenségeivel lepnek meg. A sűrű hálózat kevés nagy társulatok kezelése alatt áll, melyek csodákat

művelnek a szállítás tömegessége, gyorsasága, pontossága és az építkezések műszaki szilárdsága és merészsége terén. A forgalom szabadsága korlátokat alig ösmer. A mint az angol alkotmányban egyáltalában a parlament fő, szinte egyedüli döntő tényező s a kormány csak az alkotmányos többség folyománya, a korona pedig csak a parlament határozatait megerősítője: úgy áll ez vasuti ügyekben is.

A parlament joga kétségtelen a pályák engedélyezése, a tarifa megvizsgálása s a pályák visszaváltása tárgyában; ezzel szemben a kormány (board of trade) felügyeleti hatalma igen csekély és rendesen fogamat nélküli. De mint-hogy az államfenséget tényleg gyakorló parlament meggyőződése változik tagjainak egyénisége s a parlamenten kívüli közvélemény inga-tag áramlatai szerint, e körülményből a vasuti ügyre hátrányok egész sora következik. Ugyanis a parlament egyharmadában a vasuti üzletekben közvetlenül érdekelt tagokból áll, az angol közvélemény pedig a korlátlan forgalmi szabadság hódolója, ezért a vasuti forgalom megszorítása felett kitört tusákban rendesen a társulatok magánérdeke győz s így a forgalom óriási volta

mellett még a parlament jogai is a gyakorlatban kérdésessé válnak.

A vasuti engedélyt a parlament adja, mely a kérelmet bizottságilag nyilvánosan tárgyalatja. Az engedélyezés ellen magánosok és társulatok felszólalási jogukat ügyvédek, tanúk és szakértők tömeges felhasználásával s a politikai pártok felháborításával gyakorolják, úgy hogy a tárgyalások gyakran hónapokig elnyúlnak s már az engedély kinyerése is naponként átlag 50 font sterlingbe kerül. A sok áldozat árán kinyert engedély nem válik a verseny hasznára, mert a versenyző pályák közt egyezségek és egybeolvasások létesülnek, melyek a közönség kizsákmányolására mindig a vitelbér emelését eredményezik. Ezért a vitelbérek igen magosak s a nagy társulatoknak a közönséget kiaknázó volta mellett bizonyít az, hogy míg az összes vasutak átlagos jövedelme 1871-ben csak 4.43 %^o-ot tett, a hét legnagyobb társulaté 8 $\frac{1}{4}$ —9 $\frac{1}{2}$ %^o-ra rugott, a mi az angol tőke alacsony kamatlába mellett nagy nyereséget képvisel.

Az államhatalom általában véve gyöngye a társulatok irányában, a mi abból bírálható meg, hogy a vasuti kérdések megvizsgálására kiküldött gyakori parlamenti bizottságok működése

rendszerint eredménytelen, a kormány rendeleteit a társulatok, ha érdeköknek visszatetszők, mellőzik s a kormány által a parlament elé terjesztett jószándéku törvényjavaslatok a társulatoknak kedvező módosításokkal mennek keresztül. Másfelől a magánipar korlátlanságának természetes következménye, hogy a vonatok számos parlamenti felszólalások ellenére kényelem tekintetében a szárazföldiek mögött állnak, a közbiztonsági intézkedések pedig éppen a legnagyobb társulatoknál igen kezdetlegések és a kormány kincstári személyek és jószágok szállításánál alig bir némi kedvezményt kialakudni.

Az angol pályák ellentéte az ugyanazon korona alá tartozó írthoniak; Írthon gazdasági nyomorúsága és politikai árvasága tükröződik viszsza bennök. A dublin-corki pálya kivételével mind társulati pályák, melyek a kormány tetemes pénzbeli segélyei dacára sem birnak jobb állapotra vergődni. Hosszuk 1871-ben 1988 angol mérföldnyi volt és 56 társulat kezelése alatt álltak; jele a forgalmi hiánynak s vállalkozási szegénységnek. A mint Angliában panasz a pályák roppant összetömörülése, ugy Írthonban roppant szakadozottságuk az.

Mit tehet egy élénk fogalommal bíró, egész-

séges alapokon nyugvó kis államszervezet a vasuti ügy terén, mutatja Belgium példája. Összefüggő szárazföldi hálózat alapítására első a belga szabadelvű kormány vállalkozott, mely 1834-ben, függetlenül a magánvállalkozástól, országos tervszerű rendszer alapját biztosította. Később azonban a magánvállalkozásnak is tért engedtek.

A belga állami pályák mintaszerűek általában az állami pályák sorában és fölöttük állnak a belga társulati pályáknak. Előállítási költségek dolgában a belga állami és magánpályák egyenlő arányokat mutatnak; az állami pályák ugyan kilométerenként átlag 345,795 frankba, a magánpályák csak 217,562 frankba kerültek, de ez arány nem válik az állami pályák hátrányára, minthogy az állami pályák építése régebben kezdődván az építésből tehető tapasztalatokat nem érvényesíthették a takarékoság értelmében; továbbá az állami pályák mind két vágányuak, míg a társulatiak csak kivételesen; végre az állami pályák, mivel nagyobb helységeket kötnek össze, nagyobb indóházakat voltak kénytelenek építeni s nagyobb forgalmi készleteket beszerezni. Mig a belga pályáknak az közös jellemvonásuk, hogy olcsóbb vitelbérek mellett szállítanak mint más országok pályái s különö-

sen felével olcsóbban mint az angolok: addig a helyes vasuti politikai elvekkel vezetett állami pályák különös tulajdonsága az, hogy jövedelmezőbbek a belga társulati pályáknál.

Az 1866-ig a német államszövetségben csak formailag, minden külső befolyás nélkül egyesült német államok vasuti ügyei magukon viselték a szakadozottság bélyegét. Nem létezett egységes német vasuti hálózat s a pályáknak szinte annyi központja volt, a hány országos fővárosa. Az egyes államok egyéni belátás szerint fejlesztették vasuti ügyeiket, majd az állami, majd a társulati rendszer alapján. De a központi kezelés hiányai mellett a német vasuti ügyek azon előnnyel is bírtak, hogy mint a többi közmívelődési ágakban, részenként belterjesebben fejlődtek.

Midőn az 1866. évi hadjárat után a német állami egység eszméje Poroszország vezénylete alatt megalakulni kezdte és Ausztria a német szövetségből kiszorítva lőn, a német vasuti politika egysége némi alapot nyert az új alapszövetség törvényében. E törvény szerint a vasuti ügyek fölötti felügyeletet a birodalom gyakorolja a honvédelem s az általános forgalom szempontjából. Az ezen szempontokból szükséges

vasutakat egy birodalmi törvény az egyes szövetségi tagok ellenmondása dacára is létesítheti birodalmi költségen vagy magánosoknak adandó engedély útján. A társulatok kötelesek az újabban épített vasutak csatlakozását elviselni. A szövetséges kormányok kötelezik magukat, hogy a német vaspályákat egységes hálózatként kezelik s az új pályákat is egységes szabályzat szerint építtetik és szerelik föl. Egybehangzó forgalmi intézményeket, különösen egyforma rendőri szabályzatokat hoznak be minden pályánál. Az igazgatóságok kötelesek az átmenő forgalomra s egybevágó közlekedési terv létrehozására szükséges személy- és tehervonatokat szervezni. Az alaptörvény a tarifaügyet is a birodalom ellenőrzése alá helyezte, rendelve, hogy egyforma forgalmi szabályzat hozatalára, a tarifa egyenletessé tételére és leszállítására s a földművelés, ipar és szükség esetén az élelmi szerek szállítása javára kedvezményi tételek kieszközlésére törekedjék. De Németország második legnagyobb állama, Bajorország javára az alaptörvény fentartott külön határozatokat tartalmaz, a mennyiben a vasuti ügyekre vonatkozó határozatok őt nem kötelezik, de a honvédelem szempontjából a vonalak építésére és fölszerelésére

vonatkozó szabványokat a birodalom Bajorországnak is megszabhatja.

A német vasuti egység még távolról sincs megteremtve. Amint általában a birodalom hatalmas teste még folyton a csatatéren szerzett vívmányok megemésztésén vívódik az egyes államok, különösen a déliek partikularistikus irányzatai ellenében : úgy a vasuti egység iránt hozott határozatok inkább elméletiek, s a kivitelben sok akadálylyal találkoznak. Bajorország különhatározataira féltékeny, s a birodalmi intézkedéseket, hol a legcsekélyebbre vonja le, hol fölmenti magát alóluk, sőt egyes életbevágó kérdésekben egyes államokkal éles ellenzékét formál a birodalmi kormány ellenében.

A vasuti egység előmozdítására 1873-ban létesült a birodalmi vasuti hivatal felállítását elrendelő törvény. Ezen Berlinben székelő központi hivatal teendőit a birodalmi kancellár felelőssége alatt s rendelkezései szerint vezeti. Hatásköre kiterjed a birodalom vasutai fölötti felügyeletre, továbbá az örködésre a birodalmi alkotmány és a vasuti törvények alkalmazása tárgyában, valamint a vasuti ügyekben észlelhető hiányok és fonákságok megszüntetésére. A birodalmi vasuti hivatal határozatai ellen a fel-

folyamodás a birói tagokkal megerősített birodalmi vasuti hivatalhoz történik, mely határozatait saját felelőssége alatt testületi tanácskozásban hozza. — A vasuti hivatal az egységnek központi hatóságává lőn ugyan, de a legdöntőbb kérdésekben tehetetlennek bizonyult. A birodalom hatalmának gyöngesége a partikularistikus államok ellenében a főbb vasuti kérdésekben, különösen a tarifareform ügyében a titáni kancellár kebelében állami megváltás által egy birodalmi vasuti hálózat teremtmése eszméjét költötte fel. A terv az ellentétes államok áramlata ellenében egyelőre meghiusult, de a mag el van vetve, s nincs kétség benne, hogy idővel a német egység külső és belső megszilárdulásával a vasuti egység is meg fog erősödni, s a kiválólag politikai indokokból alkotott forgalmi egység jövőben világraszóló közgazdasági viszonyokat fog eredményezni.

A svájci államok szövetsége a vasuti ügyekben is biztosította a vállalkozás szabadságát. Az 1852. évi szövetségi törvény a vasutak építését nem tekinti szövetségi ügynek, s azt a kantoni vagy a társulati vállalkozásnak engedi át. A szövetség csak az üzlet feletti főhatósági felügyeletet tartotta fenn szövetségi ügyként. A

szabad műszorgalom honában a természet nagy-szerű alkotásainál fogva a lángelműség és merész vállalkozási szellem alkalmas térre talált, s oly vonalak épültek, melyeket kevéssel ezelőtt a leg-kitünőbb műszaki egyének is kivihtleneknek tartottak. A kifejlődött forgalmi igények okozzák, hogy az állomások közel fekszenek egymáshoz és számuk nagy. A vonatok menetrendje fölötté célszerűn van beosztva, az indóházak csinnal építvék, a kocsik kényelemmel és izléssel kiállitvák, úgy, hogy inkább társaskocsiban érzi magát az ember, mint testet törő, lelket untató vasuton. Persze igaz, hogy mindezen előnyök miatt a svájci vasutak rosszul jövedelmeznek.

Itáliában az olasz királyság megalakulása előtt, Piemonton s Toskánán kívül nem igen gondoltak vasutakkal; jele, hogy a többi tartományok, különösen a nápolyi királyság s a pápai birtok politikailag elmaradva voltak s a forgalom terén igen alacsony fokon állottak. Csak később, 1859 után, amikor Piemont az olasz egységet megvalósító mozgalom élére állott, s az olasz királyság megalakult, vétették föl királyi mérnökök által egy nagy egységes rendszer tervezetét, mely az ország világkereskedelmi állása biztosítására van számítva.

Magyarország vasuti hálózatán a politikai rendszerváltozások félreismerhetlen nyomaikat hagyták hátra. 1836-ban, még a magyar alkotmány tényleges fennállása korában, amikor még egyetlen egy vasut sem létezett Magyarországon, az országgyűlés tagjai lelkében borongott egy magyar vasuti hálózat szükségének érzete. Az 1836. évi XXV. t.-cikkben kijelölték egy Pestről az ország minden irányába vezetendő közlekedési hálózat mintáját, s meghatározták mindazon kedvezményeket, melyekben az ezen terv értelmében vállalkozók részesülni fognának. De ezen magyar hálózat kivitelére nem került a dolog, mert az 1848—49-iki szabadságharc következményeképen beköszöntött a központosító Ausztria kényuralma, mely a vasuti építkezésekben a magyar érdekekkel ellenkező politikát folytatott. Az összes monarchia központjává Bécs leve, s Pest csak oly tartományi főhelylyé süllyedt alá, mint más. A magyar vasutak építésével tervszerűleg elkerülték a magyar tengerpartot és Fiumét, az osztrák Trieszt előnyére. A vasutakat az ország közgazdasági érdekeivel ellenkezésben a fontosabb helyek elkerülésével építették; s másokat fölöslegesen építettek.

Az 1865/6-iki közjogi kiegyezés után az

ország ismét vissza lévén adva magának, a vasuti építkezés terén fölötte nagy élénkség keletkezett az önkény korszakával ellenkező magyar szellemben, A pályák az ország érdekeinek megfelelőleg a hat főirányban kiépítve lőnek: Pestről Fiume, Baziás, Kolozsvár, Kassa, Oderberg és Bécs felé. A nemzet a mámor első éveiben egy viruló gazdasági korszakot vélt maga előtt látni s tulbecsülve önnön igen mérsékelt erejét, — mely önámító közhangulatot befolyásos egyének önérdeke és nyereszkeskedő indulata fokozott és kizsákmányolt — a fő életereken kívül számos egymással versenyző, s elmaradható másod, sőt harmadrendű pályákat hozott létre. Minthogy a forgalom a pazar hálózatnak meg nem felelt, és még sokáig nem fog megfelelni, az állam ropant kamatbiztosítási összegekkel lőn megterhelve, melyek egyik főokai az államháztartás megbontott egyensúlyának. A hiányon segitendő a kormány az állami, s a társulati vasutaknál, a kezelési költségek leszállítására hatott, a szabadjegyek osztogatását korlátozva, a vasuti tisztviselők számát apasztva, s felügyelő hatóságokat összevonva; sőt a tarifa fölemelésének kétes becsű eszközével a jövedelmeket is emelni igyekezett. De azért az egyensúly a vasuti üzletek-

ben még helyreállítva nincs, s nem is lesz addig, míg a köztermelés annyira nem fog fejlődni, hogy a hálózat nagyságával és költségességével egyező forgalom létesüljön.

Míg Magyarország vasuti rendszerében egy ifju nemzet küzködését látni, melynek tevékenységét nem mindig józan számító ész, hanem gyakrabban a belátás nélküli lelkesedés vezérli: addig Oroszország hálózatában egy nagy autokrat állam önkénye nyer kifejezést. Dacára annak, hogy Oroszországban a pályák nagyobb részét kamatbiztosítás kedvezménye mellett a magánvállalkozás létesítette, a vonalak nem annyira életképes állomások sorát összekapcsoló közlekedési eszközök, hanem inkább fontos végállomások összekötése végett látszanak építve. A vonalak mind egyenesek, s többnyire hadi szállítmányokra felszerelvek, a kocsik puskák és tarisznyák felakasztására szánt eszközökkel ellátvák, sőt a varsó-krakói vonalon több indóház hadműtanilag meg is van erősítve. Az egész vasuti rendszer azt a benyomást teszi, mintha nem közgazdasági indokokból, hanem hadi szempontokból készült volna, azon célból, hogy Oroszország döntő állását keleten a szlávság érdekében fentartsa, nagyobbítsa.

Legsajátságosabb viszonyokat tüntetnek fel az északamerikai egyesült államok pályái, melyekben meglátni azon roppant új államszervezet rohamos haladását, leghatalmasabban mutatkozva bennök az amerikaiak tetterővel párosult vállalkozó szelleme. 1830-ig csak három, és őszvér vontat vaspálya volt s 1861-ben már 48,101 angol mérföldnyi gőzpálya szelte keresztül az állam roppant sikseit és szivatagjait, Mig népesült és régi államokban a vasutak bizonyos szabályszerű forgalom szükségletei: addig alakuló államokban a polgárodás eszközei. Amerikában a vaspályák egyszerű utak, első ösvények a vadonokban s céljuk behatni sivatag helyekre, a végpontokon városokat alapítani s virágzásra emelni földmívelést, ipart és kereskedelmet oly helyeken, hol azelőtt semmi sem létezett. Mint-hogy a magában véve roppant forgalom még sem áll kellő arányban a távolságok nagyságával; s minthogy a vasutak a népesség ritkasága s a helységek csekély száma miatt kedvezőtlen viszonyok között vannak: a merész üzleti szellem a pályák jövedelmét biztosítandó az előállítás és kezelési költségekben a takarékoság legszélsőbb határait kénytelen megtartani. A viszonyok természetes következménye tehát, hogy

az amerikai pályák könnyedén, a műszaki szilárdság hiányával építvék, biztosság tekintetében messzire mögötte állnak az európaiaknak. vonataik óriási gyorsasággal robognak tova, a kezelés minél egyszerűbb s a vasuti tisztviselők önállósága a lehető legnagyobb. Ezeken kívül az amerikai pályáknak az angolokkal azon közös sajátsága van, hogy mentül nagyobb összetömrölésekre törekszenek és népes városok környékén a köz- és magánviszonyokra egyaránt veszélyes egyedáruságot gyakorolnak. Kifolyása az a két nemzetben működő hatalmas üzleti szellemnek, melynek ellenében az államhatalom rendes eszközei gyöngék.

A vasuti üzlet terén igénytelen fontosságuk Hollandia, Spanyolország, Portugallia, Dánia és Svédország, melyek csak ujabban építettek kevés vasutat. Vasuti politikájuk hiánya nemzetközi igénytelenségeknek kifejezése.

Végül említve Törökországot, mondhatni nem az országnak, hanem területének közgazdasági jövője van, minthogy egy emelkedő világkereskedelmi vonalnak, a keleti kereskedelem útjába esik. Törökországban s az ujabban önállóvá lett Duna-fejedelemségekben külföldi vállalkozók tőkeivel vasutak épültek; melyek ma-

gyar érintkezési pontok által az európai vasutakkal kapcsolatba hozvák. A vasutak nem annyira az ottoman birodalom érdekében, mint inkább a külföldi, a kelet európai kereskedelem érdekében vannak építve, mintha a magok részéről is ki akarnák fejezni azt az avatkozó befolyást, melyet a külföld a török belügyekre gyakorolni szokott.

IV.

Az előre bocsátott szemléből első tekintetre kiderül, hogy a különféle vasuti intézmények minősége megítélésénél nem az a döntő alapkülömbőség, állami vagy társulati rendszerhez tartoznak-e. Az angol és az északamerikai társulati pályák a legmagasbat eredményezik a forgalom terén, míg az íróni társulati pályák a legalacsonyabb fokon állnak. Az államhatalom által nagyban vezérlett és ellenőrzött francia pályák a forgalom egyöntetűsége s a viteldij egyformasága tekintetében annyira üdvös hatással vannak, hogy a francia vasuti viszonyokat rendszerességök miatt sokan még az angolok fölé helyezik: míg az államhatalom által az önkény pórázán vezetett orosz pályák forgalom és

közgazdaság terén nem sok eredményt mutatnak fel. A Közép-Európa száraz földjét behálózó pályák közt, melyek vegyesen az állami s a társulati rendszerhez tartoznak, gazdasági tekintetben nagyjában lényeges különbség nincs, minthogy a közös forgalom okozta napi szükségletek rájuk egyformásító hatással vannak.

A különféle államok vasuti hálózatának alakulására két fajú indokok birnak befolyással: gazdaságiak és politikaiak. A gazdasági tényezők ismét olyanok, melyek vagy az egyénnek, mint termelőnek szellemi világából meritvék, általános szóval nevezve erkölcsiek, vagy olyanok, melyek az egyéniségtől távol állva csak a külső természettől függnék, tehát természetiek.

Mindazon erkölcsi indokok, melyek az egyének, többek szövetsége és az állam gazdasági állapotára döntő befolyással birnak, a vasuti ügyekre is döntőleg hatnak. Műszorgalom a mezőgazdaság és ipar terén belterjes tevékenységre serkenti az állampolgárt s tömeges termelésre készíti. Gazdasági értelmiség a munkást a termelvény kiváló, mondhatni művészi előállítására ösztönzi, minélfogva a termelvény a fogyasztó előtt kíváncsibá lesz, más csekélyebb minőségűnél. Vállalkozó szellem a termelés terén me-

rész ujitásokra, befektetésekre, közlekedési eszközök teremtésére s a kész termelvények nagy mérvű forgalomba hozására indit. Mindezen tényezők együttléte élénk vasuti forgalmat szül; némelyikének csekélyebb volta vagy hiánya a vasuti forgalmat, nem szolgáltatván mennyiségileg és minőségileg kielégítő szállítási anyagot, fölötte mérsékli, sőt igen csekélyre nyomhatja le; a tényezők hiánya pedig tökéletes vasuti pangást idéz elő. — Az angolok és északamerikaiak műszorgalma, gazdasági értelmisége és vállalkozó szelleme roppant vasuti forgalmat eredményez. Törökország lakosaiban e tényezők hiányozván, vasutaik nagyobbára csak átviteli forgalomról beszélhetnek. Gazdasági értelmiség és vállalkozó szellem Franciaország és Németország lakosaiban nem lévén oly általánosan elterjedve mint az angolokban, a francia és német vasuti forgalom sem akkora.

Nem az egyéntől függő, előnyös természeti tényezők: a népesség sűrűsége; a talaj kedvező alakulata (a pályatér ment lévén nagy pusztaságok, mocsarak, hegyek erdőségek akadályaitól); előnyös földrajzi fekvés, a polgárosult államok csoportjában s a világkereskedelem irányában. E tényezők hiánya a vasuti forgalmat fölötte

megnehezítheti. Oroszország és Magyarország ritka népességgel birnak, mind a ketten távol esnek a nyugati államok csoportjától s nem fekszenek a világkereskedelem fővonalában, forgalmuk már ez okoknál fogva is csekély fontosságú Franciaországé és Angliáé mellett.

De az erkölcsi tényezők magosban állnak a természetiéknél s olykor győzelmet vesznek a természeti akadályok felett, sőt hosszabb idő folytában a világkereskedelem irányát is megváltoztathatják. Az erkölcsi tényezők nagymérvű fejlettsége tette lehetségessé az északamerikaiak roppant vasuti forgalmát, földjük aránylagos népességi ritkasága, a távolságok nagysága és az őserdők és sivatagok megmérhetlensége dacára. Erkölcsi tényezők okozták azt is, hogy Svájcban a gőzmozdony a hegy meredekére felkuszik, elrohog a mélységek fölött és keresztül-furja a hegy derekát. Ha pedig idővel, néhány század multán, kelet népei erkölcsi tényezőiket nagyban kifejtendik s a nyugati népek a történelem kérlelhetlen következetességénél fogva a szellemi vezetőség fokáról leszállandnak: valószínű, hogy a világkereskedelem irányt változtatva Európa keletén keresztül veszi útját az új-világba.

A vasuti intézményekre ható politikai tényezők azonosak azokkal, melyek a különböző államok alkotmányát és közigazgatását föltételezik s visszatükröződnek a vasutak kezelésében, általános szervezetökben és az államnak felügyelő és ellenőrző jogai gyakorlatában. A központosító és irodauralmi alapokon nyugvó francia vasuti rendszerben nagy az igazgatási szerkezet, sok a tisztviselő és tömérdek az irkálás: ennek tökéletes ellentéte Észak-Amerika, melynek vasuti rendszerében a szerkezet igen egyszerű, tisztviselői száma csekély, de ügykörük nagy. Mind a két rendszer hű kifejezője államuk szervezetének; mert míg Franciaországban a társadalmi életben mindig érzni egy közhatósági szerv befolyását — Amerikában a kormányzatot sehol sem érzni, mintha ott senki sem kormányozna. Oroszország önkényuralmi államszervezete bélyegét rásütötte vasuti rendezésére. A növekvőben levő német és olasz állami szervezetek tekintélyes tényezők a vasutak egységesítése tárgyában. A különféle nemzeti törzsekből álló és bonyolult közjogi szervezettel bíró Ausztria és Magyarország vasuti rendszereiben a határozott jellem hiányzik; csak utóbbi időkben történtek intézkedések Magyarországon, melyek

egy magyar szellemben vezetett vasuti ügy kezdetét jelzik. Az erőskezű államhatalom Franciaországban a vasuti ügyek fölötti felügyeletet és ellenőrzést a legnagyobb mérvben gyakorolja; de a szabadalkotmányu Angliában a hatalmas forgalom az államhatalom beavatkozását nem tűri.

Tény tehát, hogy a különféle országok vasuti rendszerei alakulására a legváltozatosabb tényezők folynak be s köztük nem képezi az alapkülönbséget állami vagy társulati minőségük. Az állami vagy társulati minőség csak olykor határozott kifejezése az alapkörülményeknek s csak olykor szükségképi okozata döntő okoknak; legtöbb esetben csupán keveset mondó megkülönböztető jelleg. A hol a vállalkozó szellem legmagasb foku s az alaptőke szinte kimerithetlen, mint Angliában, ott állami pályák rendszere képtelenség, mert fölösleges; a hol pedig valamely pálya építése vagy fentartása közgazdasági s más indokoknál fogva szükséges, de vállalkozó szellem és magántőke hiányzik vagy egyéb hátrányos körülmények forognak fenn, ott gyakran szükségképi eredmény, hogy az állam maga lépjen az építők és kezelők sorába. A siralmas állapotú irhoni társulati pályák jövője érdekében szükséges lenne, ha az állam magához váltaná

őket, a kezelési és igazgatási személyzetet megapasztaná s egyáltalában az egész hálózatot helyes alapra fektetné. Magyarországból szedve példát — a budapest-fiumei vonal jelenleg négy különféle vasuti csoporthoz tartozik s az egész vonal az osztrák pályatársaságnak Triesztet pártfogoló befolyása miatt jelentőségre nem emelkedhetik. A forgalom érdekében tehát szükséges lenne, ha a kormány, mely már amugy is két szakaszt bir a vonalból, az egész vonalat méltányos áron, ha kell kisajátítás útján is magához váltaná. Ilyen s hasonló esetekben az állami s társulati minőség szükségképi következmény jellemével bir; de a legtöbb esetben csak külső jelleg az, mely nem élesen jellemez.

Tisztán társulati pályának csak azt nevezhetni, mely kizárólag az engedélyesek magántőkéből épült és van fentartva s melynek üzeméhez az állam semmiféle segélylyel nem járul; mert világos, ha az államnak némi része van a pályában, ennek megfelelő közvetlen befolyást tart fenn és köt ki magának. Tiszta társulati pályák azonban az európai szárazföldön nagy kisebbségben vannak az állam által segélyezett társulati pályák mellett. A francia pályákat tisztán társulatiaknak nevezni nem lehet, mert az

állam annyira közvetlen részt vesz az építkezésben s annyira össze vannak kapcsolva az állami szervezettel, hogy még inkább megilletné az állami elnevezés. Az európai államok többségében behozott kamatbiztosítási rendszer egyezségi megállapodást jelent, egyfelől a vállalkozó szellem hiánya, másfelől az állami anyagi eszközök elégtelensége között s azt eredményezi, hogy az állami jelleg lényegileg épen úgy megilleshetné ezen pályákat, mint a társulati. A kamatbiztosítást élvező társulati pálya épen úgy lehetett volna állami pályává, ha az állam a pálya építését és kezelését magának tartotta volna fenn; s a kamatbiztosítást nyújtó állam elvileg leghelyesben is tenné, ha a pályákat maga építené ki, legalább a kezelésben és igazgatásban közvetlenebb ellenőrzést gyakorolhatna; a jövedelem veszteségeit, ha előlegképen is, amugy is pótolni kénytelen. Csakhogy ezt, különösen tömeges építéseknel, az egyszerre szükséges tőkék roppant nagysága miatt nem teheti, minthogy az összegeket közadózás útján egyszerre föl nem hajthatja, de a közadósságot sem szaporíthatja végtelenig s ezen kívül a különben is élénk magánszorgalomnak is tért kell nyitnia; ezért szükséges a magántőkéket is üz-

letbe vonni. Tömeges építéseknel tehát legcélszerűbb politika, mint Magyarországon, ha az állam maga is épít s egyszersmind kamatbiztosítási kedvezmény nyújtása által a társulati építkezést elősegíti; az önnön építkezésből főleg azon előny háromolván, hogy az állam mint vasuti üzletekben közvetlenül is érdekelt fél vasuti kérdésekbe döntőleg szólhat bele.

Ez indokok eléggé megalapítják azt a nézetet, hogy az állami és a társulati jelzők nem elég szabatosan jellemzők arra nézve, hogy a különféle országok vasuti rendszereit szerintök két csoportra osztani lehessen. De másrészt a gyakorlati szemelvények arról is meggyőznek, hogy pusztán elméleti elvek szerint az osztályozás szintén nem fogna jellemző lenni; míg a vasuti rendszerek történeti fejlődését tekintve legcélszerűbbnek látszik a vasutakat fejlődési fokaik szerint csoportosítani.

Ez elv szerint a létező vasuti rendszerek négy fokozatban csoportosíthatók. Az első, legalacsonyabb fokon állnak azon országok, melyekben vasutak csak szórványosan jelenkeznek s minden magasabb rendszer nélkül léteznek az állami szervezetben; ilyenek Törökország, Hol-

landia, Spanyolország, Portugalia, Svédország és Dánia.

Második, már felsőbb fokot jelzenek azon államok, melyekben egységes rendszer hiányzik ugyan, de az emelkedő értelmiség s az általános szükség érzete nagy hálózatokat igényel és hoz létre az állam és társulatok vegyes közreműködésével; ilyenek Oroszország, Ausztria, Magyarország, Németország és Olaszország.

Harmadik s magasabb fokot jelzenek azon országok, melyekben erős központi hatalom az élénk műszorgalom előhozta s fentartotta vasutakat erős rendszerre tömörítette össze, miből a forgalomra nagy gazdasági előnyök háramlanak; ilyenek Franciaország és Belgium.

Negyedik s legmagasabb fokot mutatják azon országok, melyekben a hatalmas vállalkozó szellem és a tőkegazdaság roppant nyilvánulatai mellett a politikai tényezők elnémulnak s a vasúti ipar a képzelhető legnagyobb eredményeket mutatja fel, mint Anglia és Észak-Amerika.

Az ily általános elvek alapján készített osztályozás a dolog természeténél fogva mennyiségtani pontosságra igényt nem tarthat; mivel tisztán egyéni felfogás szerint az eszméket másképp is lehetne csoportosítani vagy egyes országokat

más más szempontból felfogva más osztályba sorolni. De kétségtelen azon elv, hogy vasutilag legalacsonyabb fokon áll azon ország, mely pusztán izleltetőül kevés vasutat bír; a legmagasabb fokon az, melyben az állampolgárok öntevékenysége a legélénkebb forgalmat varázsolja elő.

Ez elvből következtetést vonva, úgy látszanék, hogy az alsóbb fokon álló vasuti országok hivatása abból állna: a legnagyobb fokra törve az angol és az amerikai rendszerhez hasonlót behozni. Ez azonban nem lehetséges és nem kívánatos. Nem lehetséges azért, mert minden ország vasuti rendszere a nemzet gazdasági és politikai föltételeinek szükségképi folyamánya. Minthogy azonban a vasuti országok, tekintve akár a termelés tömegességét, akár a rendelkező tőkék nagyságát, akár a számító merészség és vállalkozó szellem hatalmát, az angoloktól és az amerikaiaktól többé kevésbé távol állnak: némely állam legjobb esetben is e mintaországok forgalmi öntevékenységet csak sok idő múltán, némelyek meg éppen sohasem fognák elérni.

De nem is kívánatos az angol és az amerikai rendszerek utánzása, ezeknek hátrányai és fogyatkozásaiért. A legmagasb vasuti öntevé-

kenység mai alakulataiban a pályák roppant összetömrülését, az igazgatóságok nagy mérvű egyedáruságát a közönség felett, a vitelbér önkényes megállapítása által a termelő tényezők kizsákmányolását, az állami felügyelet gyöngeségét s a közhatalmi tekintélyek sülyedését vonja maga után természetes következményképen. Tehát míg egyfelől a forgalomra legüdvösebben hat, másfelől társadalmilag legkárosabb befolyást szül, igazat adva a közmondásnak: ahol nagy a fény, nagy az árnyék.

Az eszmék okozta zsákutczákból csak úgy szabadulni ki, ha a vasuti ügy tökélyesedését gyökeres átalakítástól tételezzük fel, oly rendszert igyekezve behozni, melyben a termelő osztályok legnagyobbfoku öntevékenysége mellett, a vitelbér alacsonysága a legnagyobb forgalmat teszi lehetővé. Ez azonban csak úgy következhetik be, ha az újító akarat a mai vasutak közkereseti alapjának megmásítására irányul.

V.

A vasuti intézmények tökéletlensége s a forgalmi egyedáruság érzete többféle reformjavaslatok tételére szolgált ösztönül. A re-

formok, részben az állami részben a társulati rendszer alapján mozognak, de a főirány végre is az állami felé hajlik, lévén az állam oly mindenkifölött álló intézmény, melytől leginkább föltételezni, hogy rajta kisszerű magánérdekek salakja nem tapad s hogy tárgylagos szervezet vezetésére leginkább képes.

A társulati rendszer hivei föelvvé tűzik a verseny eszméjét, mely a forgalmat leginkább szaporítja s a kínálkozó szállítási alkalmak sokaságánál fogva a vitelbér leszállítására hat. De Anglia példája ez elv gyakorlati valóságát lerontotta, általa bebizonyulván, hogy a versenyző pályák építésére fordított költségek tökefecserlés. A versenyző pálya, a régibb pálya ellenző törekvései következtében vagy nem létesül s e körülmény a vitelbér emelésére hat, minthogy a megmaradt pálya létezése biztosítására tetemes költségeket tett volt s magát kizárólagos helyzetében megerősítve érzi; vagy az ellenző törekvések dacára létesül s ekkor a versenyző pályák közt rövid idő alatt egyezségek keletkeznek, melyek koalícióra vagy fúzióra vezetnek. Ez eshetőség szintén a vitelbér emelését vonja maga után, mivel a vitelbér nem önkényszerű dolog, hanem a kiállítási, üzleti s egyéb költségektől

van föltételezve s míg azelőtt a vitel ára képződésére csak egy pálya költségei birtak befolyással, most már kettőé gyakorolják azt.

A verseny elvét megmentendők, nem a versenyző vonalat, hanem a versenyt a vonalon tűzték ki jeligéül, kívánva, hogy a vágányokon mindenkinek kocsizó jogosultság (Fahrberechtigung) legyen engedve s hogy a vasuti vállalkozók mozdító egyedárusága (Traktionsmonopol) meg legyen szüntetve. Maga ez elv nem új és tételileg sok helyt már el van fogadva. A világ legelső pályája, a Liverpool-Manchesteri pálya engedélyokmányában azon határozat áll, hogy mindenki felhasználhatja a pályát személy- és teher-szállítmányokra s e határozat be van foglalva, azóta minden angol pálya engedélyokmányában. Az európai szárazföldön is behatott az elv. Az 1873-ban Bécsben üléselő német nemzetgazdák XIV-ik kongressusa a vasuti politika végcéljává a mozdító egyedáruság (Traktionsmonopol) megszüntetését tűzte ki. A német birodalmi vasuti törvény pedig szabványai közé felvette, hogy a vasuti vállalatok a vágányut használatát más vállalatoknak is megengedni kötelesek, ha ezt a felügyelő hatóság célszerűnek látná. Az európai szárazföldön tényleg is létez-

nek ugyan egyes kocsizó jogosultságok, de maga az elv általánosabban csak Angliában van gyakorlati érvényben s itt valóban a legváltozatosabb formákban jelenkezik. Gyakori esetben a vállalatok használta vonal közös. Sok helyt egy vállalat a másiknak vonatait személy- és teherszállításra használja, de a szolgálatra külön egyéneket alkalmaz s külön rakodó helyiségeket tart. Néha a közös használat csak bizonyos forgalmi módokra vonatkozik, például személy- vagy teherszállitmányokra, vagy különösen kőszénszállitmányokra. Néha az idegen állomás csak a jóságok összegyűjtésére szolgál s a szolgálatot vagy az idegen pálya egyénei vagy külön alkalmazott egyének végzik.

Látni tehát, hogy az elv keresztülvitele a forgalmat igen elősegíti s a közlekedést változattossá teszi. Igazgatási, pályarendi és közbiztonsági szükségletek elháríthatlan akadályokat nem szülnek, minthogy e tekintetek a szervezetet bonyolódottabbá teszik ugyan, de épen nem lehetetlenné. Azonban csalódik az, aki azt hiszi, hogy a kocsizó jogosultság nagyobb mérvű fejlesztése által a vasuti ügy gyökeresen javítva, a forgalom minden igényének megfelelve s különösen a tarifa olcsóvá téve lesz. Hiába veszik

föl az engedélyokmányban vagy külön törvényben a kocsizó jogosultság elvét; a gyakorlatban csak oly mértékig lesz az behozva, ameddig a vállalatok üzleti érdeke megengedi. A vágányut tulajdonosa mindig elegendő módot és eszközt talál arra, hogy a neki visszatetsző versenyzőt kizárja, akár azáltal, hogy a lehető legnagyobb díjat követeli egyénei és készletei használatáért, akár azáltal, hogy az időbeli rendezésben, egyének, kocsik, tárházak s egyéb szerek használatában a legkülönfélébb nehézségeket teszi.

Az elv keresztülvihetősége érdekében azt ohajtják némelyek, hogy az összes vasuti kezelés az állam magasabb személyiségében központosuljon, mivel ez az önérdeket levetve, a kocsizó jogosultság nagy mérvű fejlődése elé akadályokat nem fogna gördíteni. De e módozat nem javítja meg gyökeresen a vasuti ügyet. Mert — eltekintve az állami megváltás pénzügyi nehézségeitől és sok helyt a közvéleménybe ütköző voltától — következő alternativa áll: vagy megmarad az állami vasutak kezelésének mostani keresetre irányuló alapelve vagy nem. Ha megmarad, az egységes állami kezelésből, a kocsizó jogosultság alkalmazása mellett, keletkezhetnek ugyan a forgalom egyöntetősége és könnyebb-

sége tekintetében többféle előnyök, de egyéb sem; minthogy az állami kezelés biztos jövődelemre számot tartván a tarifát lényegesen le nem szállíthatja s nem engedhet a saját tarifáját kijátszó kocsizó jogosultságot. Ha pedig a kereseti alapelv meg nem marad s a tételek legkisebbre szállítvák alá, az általános kocsizó jogosultság legalább is fölösleges, minthogy senki sem eszközölhetné a szállítást olcsóbban az államnál.

Hasonló szempontok alá esik a szabad kocsizási jogosultsággal rokon abbeli javaslat, hogy a kocsizó forgalom (Fahrverkehr) a fuvarozó forgalomtól (Frachtverkehr) elkülönítendő. E javaslat szerint a vágányut s a mozditó erő az akár állami akár társulati vasuti vállalat tulajdona lenne; de a fuvarozás tevékenysége t. i. a szállító készletek kezelése, szállitmányok elvállalása, odábitása és kiadása minden mellékügyletekkel együtt a szabad vállalkozásnak lennének átengedve, mely a vasuti vállalatnak az üzlet után s az átengedett eszközökért megfelelő díjat vagy bért fizetne. Első tekintetre látni, hogy e módzat a forgalmat nem hogy megkönnyitené, de sőt bonyolódottabbá teszi s a vitelbért tetemesen megdrágítja. A vasuti vállalat, a vágányut

kizárólagosságnál fogva, a fuvarozó vállalatától szinte tetszés szerinti árt követelne, s ez meg is adná, minthogy a fizette árt könnyen átháríthatja a szállító közönségre. A fuvarozó vállalkozásban pedig veszélyes verseny keletkeznék, mely nem végződne mindig a legolcsóbb és legszilárdabb szállító győzelmével, hanem azéval, aki a verseny rejtélyes ösvényeiben szellemileg és furfangilag a legjártasabb s aki leginkább győzi tőkével s a tusa végre oda vezetne, hogy a fuvarozás kevés nagy vállalkozó kezében központosulna. A vasuti ügynek pedig az lenne főjellemvonása, hogy a közönséget egyszerre nem egy, hanem két fővállalat élné ki. A közönség a két nyerészkedő vállalattal szemben védtelen állapotba kerülne; mert hogy az árakat ily esetben törvényileg szabályozni lehet, azt senki sem remélheti. Legtöbb kárt szenvednének a kisebb állomásokat igénybe vevők; mert kisebb állomásokon a forgalom szegénységénél fogva önálló szállító vállalat nem lévén képzelhető, gyakran fogna megtörténni, hogy kis állomásokon a szállítmány sokáig elheverne, míg rá kerül a sor vagy míg nagyobb tömegekbe összegyűl. Ha a mostani szállítási módnak vannak is hátrányai rendes viszonyok közt az az előnye kétségtelen,

hogy az áru tulajdonosa a megérkezés helyéig leveti a gondját, míg a javasolt mód szerint sok esetben gondot okozna neki.

Az eszmék zürében az általános törekvés mindinkább odahajlik, hogy a vasuti ügy reformja az állami rendszer alapelvén viendő keresztül. Az állami elv már a gyakorlati életben is inkább el van terjedve, mintsem hinnők; hiszen maga a kamatbiztosítási rendszer s az állami segélyezés egyéb módjai is jelzői az állami elvnek. S a hol a vasuti ügy legelőbbre haladt, s a hol a társulati vállalkozás korlátlanul működik, mint Angliában, a társulati vállalkozás okozta szélsőségek orvoslását egyes gondolkodó férfiak csak az állami megváltás eszméjében keresik. Kecsegtető példaképen lebeg az ujitók előtt a postaügy példája, melyben Rowland Hill pennyporto rendszere óta a vitelbér tekintet nélkül a távolságra legkisebbre lőn leszállítva s a postai forgalom annyira megtöbbszörösült, hogy a jövedelemben csökkenés nem állott elő. Az első években mutatkozott ugyan jövedelmi kevesblet, de ez az idővel megtöbbszörösült forgalom következtében kipótolva lőn. Az angol vasuti javaslatok közt két figyelemre méltó van, a Galté s a Brandoné. Mind a két javaslatban

közös az állami vasutak rendszerének föltevése s a csatlakozás Rowland Hill postareform javaslatához.

Galt javaslata következőkben központosul. Az állam szerezze meg a vasutakat; maga a kezelésből legyen kizárva, de adja ki bérbe magánosoknak. A személyi viteldijakat Rowland Hill levélportójához hasonlóan, a kormány szállítsa le a legkisebbre, oly formán, hogy a legkevesebb költségekkel s a legmagasabb jövedelemmel arányban álljon. A személyi viteldijak körülbelül a jelenlegi díjak egy harmadát képeznék. A jövedelemben ideiglenes, de nem hosszan tartó kevesblet elő fog ugyan állni, de épen e körülmény ajánlja az állami rendszert, mert magánosok az ideiglenes veszteséget elviselni nem hajlandók. A teher fuvardijai is leszállítandók; de ezekbe Galt nem bocsátkozik.

Galt reformja, az ő véleménye szerint, a gyorsaság csökkentése s a forgalmi költségek szaporítása nélkül az utazók számát háromszorosan-négyszeresen fogja szaporítani, kiket a jelenlegi tételek az utazástól visszatartanak. — Reformjának ez képezi magvát; de e mellett alapszámításai sokban felületesek és ingadozók s mint vérmes reformerei állításai is sokban

nélkülözik a tevőleges alapot. A javaslat főfogatkozása azonban abban áll, hogy nem elég gyökeres és az állami rendszerből keletkezhető előnyöket megsemmisíti a bérrendszerből folyó hátrányokkal. Világos ugyanis, hogy e reformjavaslat alapját még mindig a nyereszkeskedő önérték képez, mely kétszer lép föl tényezőül: az állam kívánta bér s a bérlő kívánta nyereség alakjában. E körülmények a tarifa fölötté nagy leszállítását nem fognák eredményezhetni, vagy ha azt tetemesen le is szállítják, a forgalom háromszoros-négyszeres megszorodása nem lesz elegendő arra, hogy a jövedelemből a kiállítási és üzleti költségek, valamint a kettős nyereség kikerüljön. De másrészt az alapeszmében az állami és a társulati elv nincs szerencsésen összekapcsolva és félő, hogy mind a kettő hátrányai nyilvánulni fognak előnyei nélkül, a meny nyíben épen az állami szervezet tárgylagossága kizárva lévén, kizárólag a társulati önérték fog működni.

A Galténál gyökeresebb Brandon javaslata. Kívánja, hogy az állam szerezzze meg a vasutakat s maga kezelje egységesen; s ezt elengedhetlen alapföltételül állítja fel. Tarifareformját szoros kapcsolatban a postareformmal, magvá-

ban a következőkben fejti ki. 1865-ből merített statisztikai kimutatások szerint minden személyvonat átlag 21 mérföldet futott, 73 személyt szállított s átlag minden utas fizetett 1 sh. 2 d. t. Ha tehát egységes viteldíjat szednének minden távolságra, például a levélpennyportóhoz hasonlóan, 3 pencet s a személyek csak egy osztályban közlekednének: ez esetben az utasok száma megtízszereződne s általa (1 sh. 6 d. — 1 sh. 2 d. ellenében) a jelenlegi személyforgalom felett évenként 4 millió font st.-nyi többlet keletkeznék. Azonban, eltekintve ily messzire ható összevonástól, fenn akarja tartani a három személyosztályt, és ezeken belül egységi tételt javasol, még pedig három pencet a III-ik, 6 pencet a II-ik és 1 shillinget az I-ső osztályon s belőle még nagyobb tiszta nyereséget vár. A teherforgalomra nézve indítványokat nem tesz, de azt állítja, hogy a tétel leszállításával itt is forgalmi szaporulat állna be, habár nem oly mérvben mint a személyforgalomban. Egyszersmind elősmeri, hogy emelkedő forgalomnál minden esetben nagy üzleti költségbeli emelkedés fog beállani. — Brandon javaslata helyesebb alapon nyugszik mint Galté, mivel az állami rendszer előnyeit nem csökkenti a társulati ke-

zelés hátrányaival. Egyébiránt a számításbeli vérmességet messzibbre viszi mint Galt s Rowland Hill postareformjának analógiáját tulzott mérvben terjeszti ki a vasuti forgalomra. A forgalom megtízszerezése egyenesen utópia, bárhol, még Angliában is, legalább a közeli jövőendőben. Ha pedig a forgalom megtízszereződnék, az üzleti költségek is annyira megszaaporodnak, hogy emelkedésök a számítás nevezetes tényezőjévé válnék. A lényeges jövedelem szaporodásnak alapföltétele, a költségek csak kis arányu növekedése; ennek meg föltétele a kocsii lehetö legtökéletesebb kihasználása. Csakhogy a kivitelben épen ez találkozik legtöbb akadálylyal; mert a forgalom tömegessége időszakok szerint változik és a forgalmi készleteket a legnagyobb forgalommal biró időszakhoz képest kell berendezni. Így ki nem kerülhetö, hogy kevesebb forgalommal biró időszakokban kocsik használatlanul ne álljanak, üresen ne menjenek vagy szállitmány nélkül ne térjenek vissza. Különösen a személyforgalomról szólva, az iir tulságos kihasználása ellenkezik a közönség iránti szokásos és megkivánt tekintettel; minthogy a kocsik tulságos kihasználását a felsöbb osztályokban a kényelem, az alsöbbakban pedig az emberség

megsértésének tekintenék, az egész eljárást pedig a vasuti vállalat fukarságának tulajdonítanák. De kifogásolható Brandon javaslata abban is, hogy a levélportó analógiáját messze vive távolságbeli különbségeket nem ösmer. Ezáltal a messzire utazók nagy előnyben részesülnek ugyan, de a közelebbiek keveset nyernek s e körülmény a számítást azért teszi vérmessé, mert a vaspályák legnagyobb és szükségyszerű forgalma tulnyomólag kis távolságokra terjed. Ábránd azt hinni, hogy a javaslat által a messzire utazók száma roppant arányokban fogna megszorodni. Habár a szaporodás nevezetes lenne is, de végtelen még sem lenne; mert a vitelbér csak egy részét képezi az utazás költségeinek s mert az utazásban az emberek roppant többségét helyhez kötött hivatás, idő és pénz hiánya gátolja.

Galt és Brandon javaslatai előnyeit magában egyesíti a német Perroté, ki rendszerét értekezések és cikkek egész sorában fejtette ki. Galt és Brandon javaslata némely hátrányait kikerülte s a számítást józanabb s a kritikát jobban kiálló alapra fektette. Javaslata lényegében a következőkre terjed.

A mai teherforgalomban a suly és távolság összekapcsolása következtében a mázsamérföld

képezi a szállítás egységét. Ennek azonban nincs belső jogosultsága, mert téves vélemény az, hogy a súlylyal és távolsággal arányosan növekednének az üzleti költségek s így szükségképen a viteldij is. A tömeges szállítás a német pályákon 1859-ben tett mérföldenként 3.787,000 mázsát, az üzleti kiadások pedig mérföldenként 24,797 tallért. 1869-ben a szállítás mérföldenként 8.059,000 mázsát tett, az üzleti kiadások azonban, eltérőleg a szállítás szaporulatának arányától, csak 33,287 tallerra rugtak. Ebből következik, hogy a forgalom szaporodásával az üzleti kiadások emelkednek ugyan, de nem a forgalommal arányosan: vagy Perrot kifejezése szerint, az üzleti kiadások a forgalom emelkedésével szaporodnak ugyan, de egyszersmind az emelkedő forgalommal mázsamérföldenként arányosan kevesbednek. Statisztikai kimutatások szerint Németországban (s ez általában véve érvényes lehetné más középforgalommal bíró államokban is) a szállítási eszközök súlya, azaz a holt súly (todte Last), úgy aránylik a szállított személyek és áruk súlyához, azaz a hasznos vagy élő súlyhoz (Nutzlast): mint 3 az 1-hez. Ha tehát az arányt az élő súlyra nézve előnyösebbé tennék, a szállításban tetemes költségbeli

emelkedések nem merülnének föl. Ezekből a tarifára nézve következők folynak következményül: 1. a távolság és súly befolyását a tarifaképződésre tetemesen le kell szállítani; 2. a kocsit a személy és áruszállítványokkal célszerűen ki kell használni és 3. a tarifa legyen egyszerű s az általános forgalomra kényelmesebb.

Az emelkedő forgalom dacára az üzleti költségek kismérvű szaporodása bebizonyul, ha a szaporodást a mázsamérföld költségeinél figyeljük meg. Az élő súly a holt súlyhoz úgy arányulván, mint 1:3-hoz, ez arány megmarad akkor is, ha a mozgás távolságát (Bewegungs-Entfernung) számításba vesszük, azaz, ha összevonás történik a mázsamérföldre. A mozdító-költség (Traktionskosten) statisztikai számítások szerint átlag 0.1 fillérre rugnak mázsamérföldenként s azért a nyersteher fölemelése egy mázsával, vagy a távolságé egy mérfölddel a mozdító költségekre annyira eltűnő befolyást gyakorol, hogy szinte lehetetlen mennyiségtanilag kifejezni. S minthogy az élő és holt súly összege, a nyers súly, a tiszta élősúlyhoz úgy aránylik, mint 4:1-hez, azért az élősúly szaporítása egy mázsával még nagyobb távolságokra sem fogja a mozdító költségeket mérhető össz-

szeggel szaporítani. Ezért a tarifaképzéshez más tényezőket kell keresni.

Súlyegységül ajánlja a kocsiterhet (Wagenladung), a kocsi alkalmas kihasználását a szállítóra bízván. Tekintve a megfelelő távolsági egység megtalálásának lehetetlenségét javasolja, hogy a teherforgalomban övekül három távolsági fok határozandó meg, melyeken belül a távolságnak nem lenne befolyása a tarifaképzésre. A kocsi-teher súlyegysége dacára csomag- és darabszállitmány elfogadását is ajánlja. A csomagszállitmányoknál (Pakettransport) nem tesz különbséget súly tekintetében és a csomag legkisebb és legnagyobb súlyát állapítja meg; távolságra nézve azonban két övet vél fölveendőnek. A darabszállitmányoknál (Stückgut) is mentől kevesebb befolyást engedne a súlynak s a távolságnak. Az egy egész kocsiürt igénybe nem vevő szállitmányoknál azért ajánl külön szabványokat, hogy közvetítő szállítók üzérkedésének elejét vegye. A személyforgalomban a távolságra nézve különbséget nem tesz, hanem a viteldíjat erre tekintet nélkül a különböző osztályok szerint ajánlja megállapítani. Futár- és gyorsvonatoknál a tétel megkettőztetését javasolja. A díjakat a pennyportorendszer alapján a lehető leg-

kisebbre véli szabandónak s tőle a forgalom kétszeres vagy háromszoros szaporodását várja s bizton reméli, hogy a kezdet netáni jövedelmi kevesble idövel helyre lesz hozva. S minthogy a társulati kezeléstől ez elvek következetes keresztülvitelében biztosítékot nem lát, elengedhetlen alapföltételül azt állítja fel, hogy az összes vasutak az állam tulajdonába menjenek át. A megváltást nem tekinti terhelő pénzügyi műveletnek, minthogy az valójában nem is egyéb, a különféle névértékű és kamatlábu vasuti címleteknek egységes állami címletekké való átváltoztatása.

Ez lényegében Perrot javaslata. Alapelve egészséges s nem is táplál tulságos vérmes eredményeket. Főérdeme, hogy kiterjeszkedik a teherfogalomra is, mivel épen ez az életkérdés s épen ez ellen irányul legtöbb panasz. A forgalom kétszeres vagy háromszoros szaporodása nem tulzott föltevés és a főfeladat lenne a különböző kiállítási és üzleti költségekből az egységes alaptételt kitalálni, mely az ohajtott eredménynek megfelelne s mely a dolog természeténél fogva különböző országokban különböző lenne. A javaslat egyes részletei módosítást igényelnek, de ilyet meg is tűrnek. A távolsági övek számát tetszés szerint lehetne meghatározni s ilye-

ket a személyforgalomra is be lehetne, sőt be kellene hozni. Szintén ily lényeges módosításokat lehetne, sőt kellene a kocsitehernél s a kisebb szállítmányoknál súly és távolság tekintetében tenni. Célszerű módosítások által a postánál szokásos pennyporto rendszer nem lenne vakon alkalmazva, hanem a vasuti szállítás természetéhez idomítva.

Általában véve áll, hogy a pennyportorendszer alapján tett javaslatok egészséges alapeszmét rejtenek magukban, mely méltó tárgyul szolgálhat a beható elmélkedésre s a tárgylagos következtetésre.

VI.

Rowland Hill postareformját vasuti ügyre csak kellő módosításokkal alkalmazhatni, mint-hogy a postaforgalom természete nem azonos a vasuti forgaloméval. Mig a postaügynél a levél-szállítmányok könnyűségénél és kis térfogatánál fogva föltétlenül áll az elv, hogy a forgalom többszörös szaporodása az üzleti költségeket alig érezhető mérvben emeli, addig az elv a vasuti forgalomban nem áll egész kiterjedésében. Egyéneket nem lehet áruként minél nagyobb mennyi-

ségben egy ürbe összeszorítani s a személyforgalomnak már pusztán megkétszerezése lényegesen több ürt és kényelmet igényel. A teher szállitmányok tömegességénél fogva pedig a forgalom háromszoros és négyszeres szaporulata az üzleti költségeket is tetemesen és láthatólag feljebb rugtatja. Ellenben a levélforgalomban alig tesz különbséget négyszer vagy nyolcszor akkora tömeg indul-e utnak, minthogy mind a két tömeg egyaránt helyet talál a postakocsiban.

De továbbá lényeges a különbség a postai és vasuti ügy közt üzletök terjedelme és készleteik mennyisége tekintetében. A posta üzlete kis szállitmányokra, a vasuté] legnagyobb tömegekre terjed. A postaügy aránytalanul kisebb készleteket és szerelvényeket] igényel, mint a vasuti ügy. A postaügy szűkkörű kezelésében, az üzlet a magasabb egység sérelme nélkül alvállalkozóknak adható ki, a vasuti nem. A postaügy aránylag csekély alaptőkével dolgozik, míg a vasuti kezelésben roppant tőkék forognak, sőt naponként nagy tőkék emésztődnek fel. Ezekből következik, hogy a postaügy netáni veszteségeit könnyebben viselni el s hamarabb pótolhatók, mint a vasuti kezeléseí.

Kisebb lévén tehát a postakezelés kockázata, mint a vasuti kezelésé, ebben a föltétlenül szükséges jövedelem legkisebb összege nehezebben állapitható meg, mint amabban. S habár a vasuti kezelést le is vetkeztetjük az önérdek indokából s a postareformhoz hasonlóan tisztán közgazdasági alapra fektetjük, az üzletből okvetlenül kell, hogy a befektetési tőke kamatja, az üzleti költségek és, a vasuti ügy jövendője érdekében, a befektetési tőke egy törlesztő hányada kikerüljön. E súlyos, de elmaradhatlan terhek előteremtése végett a viteldij legkisebb tételének megállapításánál a mérvadó tényezők összevetése kiváló gondot igényel.

Mindenekelőtt szükséges, hogy a vasutak központosítva állami egységes igazgatás alatt álljanak; ezt kívánja az általános közgazdasági érdek, a szervezet egyöntetősége s a viteldij egyformasága. A közgazdasági érdek teljes nagyságában csak állami kezelés alatt léphet érvényre, minthogy csak az állam mondhat le az önérdek eredményéről, a személyes nyereségről. A vasuti ügy nagy szervezetét pedig tárgyilagossá tevékenységében szintén csak az állam állithatja fel. A viteldij egyformaságát is csak az állami kezelés hozhatja be; mert a vasuti vállalatok

különböző kiállítási költségekbe kerülven, s az üzleti költségek is az eltérő viszonyok szerint különbözők lévén, a míg a vállalatok külön igazgatás alatt állnak, a vitelbérnek is szükségképen különbözőnek kell lennie. Ellenben ha az egész vasuti hálózat állami közös igazgatás alatt áll, a különböző vonalak különböző kiállítási és üzleti költségei dacára is lehetséges, az összes különböző költségek átlagából egységes tételt megállapítani, mely által az egyenetlenségek kisimitva s egy magasabb összhangban feloldva lennének. Tehát a vasuti ügy gyökeres reformjában lényeges, hogy a vasutak közös állami igazgatás alatt álljanak.

A viteldij megállapításánál a szállítási egységet oly módon kell meghatározni, hogy belső észszerűsége legyen s hogy a forgalom terjedését ne gátolja. Ha a forgalmi életnek a köznap szabályosságtól minduntalan eltérő változatosságait mellőzni szabadna: legajánlatosabb lenne, ha a suly és távolság összekapcsolta egységet, a mázsamérföldet alkalmaznók mindenütt mennyiségtani következetességgel. De ennek következetes keresztülvitele a legfinomabb részletig épen a vasuti intézmény főhivatását, mely a legtávolibb. pontok megközelítésében áll, tenné

tönkre. Nagyobb tömegeket, a vitelbér roppant nagysága miatt, messzire vinni nem lehetne s ami főáldása a vasuti intézménynek, különböző vidékek versenye nem válna lehetségessé. A súly és távolság tényezőiből alkotott szállítási egység következetes keresztülvitele tehát határozottan káros lenne s ami első tekintetre észszerűségnek látszanék a legnagyobb észszerűtenségnek bizonyulna.

Az észszerűség követelménye a vitelbér megállapításánál nem ennek mennyiségtani pontosságában áll, hanem attól van föltételezve, hogy a forgalom közgazdasági fejlődésének megfeleljen. E föltételező követelmény azt igényli, hogy a szállítási egység megállapításánál a súly és távolság tényezőiben szabadabb mozgás legyen engedve, általa a forgalom fejlődésének rugékonyság adva. Helyes eszme tehát, ha súly tekintetében egységül a kociürt s távolság tekintetében övek felállítását ajánlják. A kociür eszméje nagyban bír a rugékonyság előnyével, mert térfogata az ür célszerű kihasználását engedi meg, de e mellett a forgalom könnyítése céljából s a közvetítő szállítás mellőzése végett kocsiszállítmánynál kisebbek is el lennének fogadandók. A távolsági övekben hiányzik ugyan

a mennyiségtani észszerűség, minthogy ugyanazon övön belül ugyanazt a díjat szedik különböző távolságért, de a mennyiségtani észszerűségen ejtett sérelem busásan jóvá van téve a belső gazdasági észszerűség által. Övek megállapítása s a viteldijak legkisebbre leszállítása által épen a vasuti intézmény főcélja lenne megvalósítva, mely nagy tömegeknek nagy távolságra vitelében áll. S ha a belső észszerűség a távolsági övek felállítása mellett szól általában, egyaránt vonatkozik az a személy- és teherforgalomra.

Mondhatná valaki, hogy a postareformhoz hasonlóan, távolsági öveket egyáltalán nem s a viteldíjat a távolságra tekintet nélkül egy tételben kellene megállapítani. De szemügyre veendő a levélszállitmány és a vasuti szállitmány közti felütlő különbség. A postaküldeménynek meghatározott legnagyobb sulya magában véve csekély s a postajáratok rendjében (némely kivételes eseteket leszámítva) változás nem történik, ha a levélküldemény a magában véve csekély legnagyobb sulyon alól némivel változik s ha egyik vagy másik levél közelebb vagy messzibb utat tesz. Itt tehát az egyenetlenségek eltűnő körülmények s egymást kiegyenlítik. Máskép áll

ez a vasuti szállitmányoknál. Ezeknél a súly és távolság változásai a forgalom megtöbbszörösödése mellett a vonatok összeállításában, sűrűségében és elrendezésök módjában lényeges különbséget tesz. Itt tehát méltányos, hogy a távolsági övek behozta viteldijbeli fokozat által a többszörösült munka viszontszolgáltatást nyerjen.

De a vasuti kormányzat a jövedelmezőség szempontjából sem nélkülözheti az öveket. Ugyanis a viteldij legkisebb formája nem lehet önkényes, hanem idomitva kell lennie a kiállítási és üzleti költségek okozta szükséglethez, összevetve a forgalom szaporulatának valószínű mérvével. Ha már most egyetlen egy tétel van megállapítva különbség nélkül a távolságra, azt nem szabad igen kicsinyre helyezni, különben nem hozza be a szükségletet s a kis távolságra közlekedők igen keveset nyernek, sőt sérelmet szenvedhetnek; de ha több öv van felállítva kis mérvben emelkedő díjjal, a legkisebb tétel igazán kicsiny lehet s a távolabbi célú szállitmányok viteldijbeli többletével az egész rendszer pénzügyi alapja biztosítva van.

Az elv felállítva lévén, a távolsági övek nagysága és száma másodrendű kérdés és megoldása a pénzügyi biztosítás érdekében a körül-

ményektől függ. Az övek száma semmi esetre sem lehet nagy, különben a nagyobb távolságra szóló díjak, még csekély emelkedés mellett is, túl magasra növekednének s az egész reform képzeleti lenne. Helyesebb azonban valamivel több övet csekély mérvben emelkedő díjjal felállítani, mint igen kevés övet nagy mérvben emelkedő díjjal.

Ez elvek alapján a vasuti politika eszménye fővonásaiban a következő leszen. A vasuti ügyet a nyereszkedés kizárásával tisztán közgazdasági alapra fektetvén, az összes vasutakat az állam szerezzze meg s kezelje egységesen. A viteldijra nézve a pennyporto elve alkalmazandó, idomitva a vasuti ügy természetéhez; a tétel oly mérvben lévén megszabandó, hogy a kiállítási költségek kamatozása, a kiállítási tőke törlesztésének egy hányada s az üzleti költségek okvetlenül kikerüljenek. Idővel, ha a kiállítási tőke teljesen törlesztve leend, a vasuti ügyet már csak az üzleti költségek fogják terhelni s a tétel nagyobb mérvű leszállítása következhetik be. A teherforgalomra nézve egységül a kocsiteher veendő fel; de ennél kisebb mennyiség is elfogadandó. Mind a személy- mind a teherforgalomban a távolság tekintetében néhány öv veendő

fel, melyeken belül a távolságnak a tarifaképzésre befolyása nincs.

Ez volna a vasuti intézmény legtökélyesebb formája s látnivaló, hogy a legnagyobb előnyt igéri azon időpont, amikor a befektetési tőkék törlesztve lévén, a jövedelemből csak az üzleti költségek szerzendők be.

Belgium már egy ízben látta példáját a személyviteldij reformjának a pennyporto rendszere alapján. A szabadelvű kormány 1865. évi július 1-én kelt törvény felhatalmazása következtében a reformot 1866. évi március 20-án kelt rendelettel vitte keresztül. Az eddigi viteldij osztályonként 8, 6 és 4 cent-t tett kilométerenként; ennek ellenében az új reform a közönséges vonatok három osztályánál különbözeti tarifát hozott be övenként igen csökkenő tételekkel. Egységül a kilométer helyett egy öt kilométeres lieu-et vettek föl. Az első tíz lieu-re rendes tételül lieu-enként osztályok szerint 30, 20 és 15 cent., tehát kilométerenként 6, 4 és 3 cent. lőn meghatározva, ami 45, 33 $\frac{1}{2}$ és 25%-nyi mérséklésnek felel meg. A második tíz lieu-enél a tétel a 11-ik lieu-etől kezdve 15, 10 és 7.5 cent.-mel csökkent; a harmadik tíz lieu-enél a 21-ik lieu-etől kezdve 10, 7.5 és 5 cent.-mel. Gyors-

vonatoknál a rendes viteldijhoz 20%-nyi pótlékot csaptak. De ezen tarifát nem vitték következetesen keresztül. Hét lieueig a régi tarifa maradt érvényben s ez a reform főhibája volt, mert a legsűrűbb forgalom épen a közeli közlekedésre terjedvén, épen a legtöbb közlekedő nem részesült a reform előnyeiben. A nemzetközi forgalomban pedig a régi tételek maradtak érvényben s ennek az volt az eredménye, hogy külföldi utazók csak a határig váltottak jegyet s a határon belül a belföldi leszállított díjat vették igénybe. A nem következetesen keresztülvitt reformnak az volt folyamánya, hogy a viteldij mérséklése általában csak az utasok egyötödére s nagyobb mérvben csak egy tizedére hatott.

A belga tarifareform célszerűsége és következményei fölött az itéletek elejétől fogva meg valának oszolva s 1871-ben, mintegy 4 - 5 évi érvénye után a szabadelvű kormányt követő ultramontán megszüntette. A reform eredményeképen az 1868. és 1865. évek összehasonlításából följegyezhetni, hogy a forgalom hosszabb utazásoknál $\frac{1}{2}$ millió egyénnel, mások szerint csak 400.000-rel szaporodott; de ennek dacára a jövedelemben 600.000 franknyi keveslet mutatkozott az 1865. évi 14.59 millió franknyi és

az 1868. évi 15.24 milliónyi összes jövedelem irányában; sőt némelyek 1.3 — 1.6 milliónyira becsülték a kevesletet. Ezen a pennyporto elve alapján behozott tarifareform az elméleti kérdést gyakorlati alkalmazásában kétségen fölülivé nem tette ugyan, de ha a körülményeket megfontoljuk a belga kísérlet határozottan az elméleti álláspont mellett szól. A reform, a kisebb távolságok mellőztével lévén behozva, épen a remélhető legnagyobb jövedelem esett el és szintén elesett tetemes részlet a külföldi utazók viteldijából, kikre a reform ki nem terjedt. De azon felül a reform nem terjeszkedett ki a teherforgalomra; már pedig tömeges szállítás leginkább ebben lehetséges s ettől várható legnagyobb jövedelem. Mindezen hiányok dacára nem dönti meg a reform helyességét a fölmerült jövedelmi keveslet, mert ez a reformerek előtt előrelátott körülmény volt s idővel valószínűleg pótolva lett volna a forgalom szaporodása által; de 3—4 évi érvénye alatt az új intézmény magát teljesen belé nem élhette. Egyébiránt a keveslet, az összes jövedelemhez aránylag, nem is volt akkora, hogy miatta az emésztés ügyfolyamatában levő új intézményt megdönteni kellett volna, hiszen például Angliában a postareform az első

évben 15 millió tallérnyi kevesblet mutatott fel s a kevesblet, habár kisebb mérvben, még több évig tartott s mégis azóta a veszteség már régen ki van pótolva. Az ellentétes elvek gombolyagából levonható az az elv, hogy a reform csak úgy nyilatkozhatik sikeresen, ha a személy- és teherforgalomra egyaránt s minden távolságra következetesen van keresztülve s ha érvényesülésének elegendő idő, legalább tíz évnyi engedve.

Felállítva tehát a vasuti ügy természetéhez idomított pennyportorendszert a vasuti intézmények legtokélyesebb formájául, melynek megvalósítására törekedni kell: azt egyszersmind a kérdés teljes földerítése végett a gyakorlati körülményekhez helyes viszonylatba kell hozni és kivihetőségét vizsgálni.

Az új rendszer behozatalának alapföltétele, hogy az állam mérvadó tényezőiben legyen meg a szilárd meggyőződés az ujtás helyessége iránt és az elhatározott akarat a reform létesítéséhez. Nem kicsinylendő kívánat, különösen ott, ahol az állam intézményeire nem egyes kiváló elmék folynak be, hanem a szünetlenül változó s a politikai irányt módosító közmeggyőződések. A szükséges akaratot és kitartást a reform célsze-

rűségének meggyőződése szüli, melyet felkölteni és megerősíteni a tudomány és a sajtó feladata. E vezérelv világlatában tekintve végig az államokon, úgy látszik nem Anglia és Észak-Amerika az, melyben legelőbb gyökeres vasuti reform fog létesülni, noha ott legégetőbb a szükség, hanem Németország, minthogy benne a főigyekeves egységre tör, politikáját nagy központi erő vezérli és elméletileg legelőbbre haladt.

A vasutak állami megváltásának kérdése is igen mélyreható. S habár mennyiségtanilag véve a megváltás nem egyéb, mint a különféle névértékű és kamatlábu vasuti címletek egységes állami címletekké való átváltoztatása, mégis oly nagyszerű pénzügyi művelet az, mely mélyen bevág az állam szervezetébe és visszahat a közhitelre. A pénzügyileg rendezett állam a műveletet könnyen viheti keresztül: ellenben a kedvezőtlenebb pénzügyi helyzetben levő, mely a közhitelt gyakran veszi igénybe olykor rendes kiadásai fedezésére is, s melynek politikája a bel- és külföld bizalmatlanságával találkozik, a megváltás nagy műveletét alig viheti keresztül a közhitel némi megrázkódtatása nélkül.

A megváltás műveletének általános politikai nehézségein kívül, van különösen pénzügyi árny-

oldala is, mely abban áll, hogy az új rendszer első éveiben felmerülendő kisebb-nagyobb kevesb-let tényleg terheli a költségvetést s azt az állam egyéb jövedelmeiből kell fedezni. Szegényebb államok tehát, melyek a költségvetés egyensúlyát csak áldozatok árán bírják fentartani, nehezen határozhatják el magukat gyökeres vasuti reformra. E sötét kilátáson csak annak megfontolása deríthet, hogy a viteldij legkisebb összegét az általános pénzügyi viszonyokhoz s a valószínű szállítási szaporulathoz arányítva lehet, sőt kell megállapítani; azért a legkisebb viteldij különböző országokban különböző lesz.

Habár az egyöntetűséget nélkülöző s a tarifa legnagyobb zűrzavarában létező jelenlegi vasuti rendszer mellett a közforgalom meg van bénítva, sok helyt lehetetlenné téve, tény, hogy a célszerű vasuti rendszer csak egyik tényezője a forgalom megteremtésének, míg többi és tulnyomó tényezői: a közértelmiség, műszorgalom és vállalkozó szellem. Helyes vasuti rendszer e tényezőket ébreszti, fejleszti, ami időbe kerül, de egymaga világforgalom teremtésére nem elegendő. Példában szólva, világos, hogy Angliában a pennyportorendszer alapján behozandott vasuti reform a forgalmat nagyobb mérvben

fogja előmozdítani, mint Magyarországon; következőleg Angliában a viteldíj legkisebbje sokkal kisebb lehet, mint Magyarországon.

Különben szegény országokban a vasuti reform még a keresztülvitele utáni időben is kénytelen lesz akadályokkal küzdeni. Az eszközeiben megszorult állam válságos viszonyok közben, különösen háborus idők okozta pénzzavarokban, az eszközöket onnan veszi, ahol legkönnyebben hozzájut. És arra nincs biztosítás, hogy az állam szükség idején az általános jóért feláldozva a részleges előnyt, a vasutakat ne fogná jövedelem forrásául felhasználni s a vitelbért tetemesen föl ne emelné.

E megfontolandó körülményekből csak az foly, hogy a köznapi lét szükségleteivel küzdő államok a pennypörtő elvén nyugvó vasuti rendszert nehezebben és lassabban valósíthatják meg, mint a nagy forgalommal bíró gazdag államok; de magát az alapelvet, a rendszert meg nem döntik. A megvalósított rendszert érhető viszályok szintén nem bizonyítanak a rendszer ellen, mert általában minden emberi intézmény változásnak van alája vetve s a legtökélyesebb dolog is már magában rejti a mulandóság férgét. Általános elvül felállíthatni azt, hogy a legkisebb viteldíj

elvére fektetett s az államnak az önérdeket kizáró vezérlete alatt központosított vasuti rendszer a legtökélyesebb, melyre törekedni kell.

A rendszer megvalósítása egyszerre nagy haladás lenne a vasuti ügy terén s a verseny tusáját magasabb körbe helyezné át. Most a verseny egyes pályák, legfőlebb vonalak csoportja közt foly: akkoriban egész állami rendszerek fognának a verseny terére küzdő egységekül föllépni. Az ingatag eszmék terére vezetne az elme, ha ez alapon az okoskodást folytatná, való azonban, hogy a vasuti intézmény aránytalanul nagyobb mérvben szolgálná világforgalmi eszközül az emberiséget, mint jelennen.

VII.

A vasuti intézmény legtökélyesebb formája vázolva lévén, az értekezés szűk köre végéhez közelg. Folyamatában, jeleül a vasuti ügy mai ki nem elégitő voltának, csak úgy döntheténk az állami alapelv mellett, ha az általánosan divó közkereseti indok mellőzve s a vasuti ügy tisztán közgazdasági alapra fektetve, azaz, a díjtétel legkisebbre szabva lesz.

Azon államoknak, melyekben, mint Ma-

gyarországon is, a legtökélyesebb forma megvalósítása tőkeszegénységnél és vállalkozó szellem hiányánál fogva a távolibb jövőndőbe elodázott, addig csak erélyes vezető vasuti politika lehet feladata. Ez pedig kiválólág két irányban nyilatkozhatik.

Először, igyekezzék az állam a vasuti hálózat kebelében magának összefüggő léterős vonalakat, ha a pénzügyi helyzet másképen nem engedi, darabonkint szerezni, hogy maga is mint vállalkozó szót vethessen a latba. Másodszor, gyakorolja okvetlenül fenségjogából eredő befolyását a társulati pályákra, akár függjenek tőle pénzügyileg, akár nem. Befolyása nem vonatkozhatik csupán a főfelügyeletre, hanem vonatkozzék a közlekedés rendjére, módozatára és a viteldij megszabására is, különösen oly esetekben, midőn a viteldij a közgazdasági érdek mellőztével némely szállítási ág vagy közlekedési hely hátrányára van megállapítva.

A vállalkozóknak a vasuti üzlet körül nyert jogai minősége iránt elméleti vita foly. Egy rész azt állítja, hogy a vállalkozók a vasuti ügyre nézve szabadalmat nyertek, míg mások azt vitatják, hogy a vállalkozók joga nem szabadalom, hanem az állami fenségjog egy részének átru-

házása. Előbbi nézet közelebb áll s benne a magánjogi szempont uralgó; utóbbi azonban a legújabb kor észjárásának, azon történet-bölcseleti iránynak felel meg, mely lassanként minden társadalmi kérdésben tért nyer s már-már a haladás főelemévé vált.

Előreláthatni, hogy ezen történet-bölcseleti irányba kell vágnia a vasuti ügy fejlődésének is, dacára az ellenhatásnak, melyet a korlátozott magánérdek kifejthet. Tapasztalás, hogy intézmények fejlődésében a bölcsészeti szellem a döntő tényező s a mint ez a közmeggyőződést megváltoztatta és szerves törvényekben megjelent formát talált: az egyesek joga szinte magától összeroskad. Az urbériség megszüntetésénél a földesurak sok magánjogi sérelemről panaszkodtak, de a korszellem az intézményt megszüntetvén a jogtörténet egyik legszebb diadalát ülte. Ha az állam tervszerű reform érdekében, a vasutak kezelése s a tarifa megállapítása körül az őt megillető befolyást, bár az engedélyesek jogköre korlátozásával is, igénybe venné; sőt a vasuti vonalakat, egyszerre vagy részenként, akár egyezség, akár kisajátítás útján magához váltaná: ez a vasuti ügy történetében a haladás fokait jelzené.



SAJTÓHIBÁK.

13. lapon, 14-ik sorban »az államférfiui belátás« az *a* kimarad.
29. » alulról 4-ik sorban »szokásot« helyett, »szokásos.«
46. » » 9-ik » » egyik főokai« helyett, egyik főoka.«
48. » 9-ik sorban »szivatagjait« helyett, »sivatagjait.«
78. » VI. fejezet első sorában »vasuti ügyre« előtt kimaradt az »a« névelő.

D^r BALLAGI GÉZA.

