Ballagi 178

[Gubody Sándor]

MEGVILÁGITÁSA

A PÉNZÜGY S KÖZLEKEDÉSI MINISTER URAK

EGYÜTTES JELENTÉSÉNEK,

MELY A

KELETI VASUT ÜGYÉBEN

A KÉPVISELŐHÁZ ELÉBE

TERJESZTETETT.

Sáros Patakai Capsinonak
Gubody Sándortól.

10.

BUDA-PEST, 1873.
NYOMATOTT KOCSI SÁNDORNÁL.
Sándor-utcza 13. szám.

Becsületem s állásomból kifolyó kötelességem érzete kényszeritett arra, hogy a keleti vasut ügyére vonatkozó nézeteimet, észrevételeimet közrebocsássam; a mennyiben:

1-ször ezen hirhedt vasut-igazgató-tanács, a mult tavaszon **„keleti-vasut“** czikkeimért — hirlapokban, engem alaptalan vádaskodónak nyilvánitott; — a mennyiben:

2-szor gyenge egészségem megtagadja tőlem képviselői jogom azon gyakorolhatását: hogy mindazon észrevételeimet élőszóval órák-hosszán előadhassam.

Sulyos vádakkal lépek föl az együttes pénzügyi és közlekedési ministerium ellen, s midőn ezt tenni merészkedem: méltán igénybe vehetem tiszt. képviselőtársaim kiváló figyelmét e fontos ügyre, melynek helyes, vagy elhibázott megoldásától függ kormányunk becsülete s nemzetünk hitele.

Ennélfogva kérem tiszt. képviselőtársaimat, hogy észrevételeimet, a kezeik közt levő jelentéssel laponként tartsák össze, mert csak ugy lesznek képesek részrehajlatlan itélethozásra, a vádló és vádlottak felett.

Gubody Sándor.

A közmunka és közlekedési és pénzügyi ministerek együttes **jelentése** a keleti vasut ügyének állásáról a képviselő testület tagjai közt ki van osztva, s e fontos kérdés alkalmasint a napokban szőnyegre kerülend. Ámbár szeretem hinni, hogy képviselő-társaim közül mindazok, kiket hazánk anyagi jólléte, nemzetünk becsületének s hiteleinek fenntartása, megóvása érdekel: kellőleg tájékozták magokat nemcsak hirlapok s azon nevezetes **financialis és vasuti botrány** czimű brochure munkából, — mely Europát bebarangolta — hanem a ház asztalára letett ezen hivatalos jellentéshez csatolt okmányokból is; mind a mellett miután a jelentés közvetve a pénzügyi s közlekedési ministerium tisztára mosását tüzte ki czélul, azt hiszem nem teszek haszontalan fáradságot, midőn képviselő-társaim s a nagy közönség részére azon jelentésre vonatkozó észrevételeimet közre bocsátom annyival inkább, mert ha mindazokat, melyeket ezen rövid értekezésben előadandok, alkalommal s elegendő idővel birnék is a nyilt képviselői ülésben élőszóval elmondani, annak kikerülhetlen hosszadalma a közönség figyelmét kifárasztaná s ha hatás nélkül nem is, de mindenesetre eredmény nélkül hangzanék el, oly képviseleti testületben, melyben az elmondott pro et contra beszédeknek a szavazat rögtön nyomába lép, s hol fájdalom — többször igen mint nem, az a határozat gőzerővel hajtatik keresztül.

Véleményem szerint aligha volt a képviselőház tanácskozása elé oly tárgy bocsátva, mint a **magyar keleti vasut-ügy** bonyodalmas állása, s melyben hozandó határozat s teendő intézkedés a közvéleményt nemcsak a hazában, hanem egész Európában annyira érdekelné — s nem csuda, mert ezen válalat szerencsétlen kimenetelének okai — anyagi és erkölcsi szempontból tekintve, ónsulylyal nehezednék kormányunk becsületére s nemzetünk hitelére:

nem csuda mert az abban megfeneklett bajoknak elháritása s azokból következett károknak megszüntetése, kipótolása igen sok önhibáján kivüli károsult aggodalmát s reményét tartja függőben.

Ha a tiszt. pénzügyi s közlekedési minister urak a 867-ki első miniszteriumtól öröklött fátyolvetés - politikát folytatják s jelentésöket a 20-dik lapon olvasható ezen passusnál kezdik: — „Nem keressük, mi juttatá a keleti vasuttársaságot ily szomoru helyezetbe, nem kutatjuk, valyon lehet-e? kell-e? s mennyiben? s kit? a helyezetért felelőssé tenni: érintetlen hagyjuk még azt is, vajon lehető lett volna-e? s miként? mennyiben? a helyzet megelőzése s a bekövetkezett bajoknak megakadályoztatása, hanem a helyett az orvoslás szükségét akarjuk hangsulyozni, s annak minden oldalról megnyugtató sikeres módját javaslatban hozni“ nem engedném meg magamnak — jelen alkalommal — kritikám tárgyául egyebet kitűzni, mint az ezen jelentéssel szoros kapcsolatban lévő azon hivatalos alaku tervezetet, mely a tiszt. miniszter urak hite szerint (tulajdon kifejezésöket használva) az **állam-hitel,** az **állam- és magán vasut papirok értékének megóvása szempontjából legczélszerübb, s egyszersmind a keleti vasut részvényesein lehetőleg segitene,** vagy nyiltan szólva azon szerencsétlen vonal kiépitésébe fektetett reménytelen pénzt a teljes megsimmisüléstől megmentené; s hajlandó lettem volna én is fátyolt vetni az együttes miniszteriumok menthetetlen kötelesség-mulasztására, — miszerintem egyik tényezője vagy legfőbb elősegitője volt a keleti vasut épitésénél világhirűvé vált botrányos eljárásoknak,— mert bizonyos megtörténteknek nem mentegetése, bizonyos bajoknak hallgatással mellőzése, ön hibájoknak itt-ott elismerése, ha ki nem békitett volna is azon miniszter urakkal, kiknek szakértelmére, ügyeségére, lelkiismeretére bizta a nemzet e nagyszerű vállalat létesitésénél hazánk anyagi jólétének előmozditását: bizonnyal visszatartóztatott volna oly vitába bocsájtkozástól, mely kikerülhetlenné teszi a pénzügyi s közlekedési miniszter urak nak a keleti vasut ügyében kezdettől mai napig folytatott visszás intézkedéseiknek, gondatlanságaiknak, hanyagságaiknak felderitését. De mivel miniszter urak a vállalat keletkezésének története előadása után a jelentés 20-dik lapján következőleg szólanak:

Felderitettük azt, hogy a kormány az állam érdekei megóvása tekintetéből a pályának **czélszerü** (?) s az engedélyokmány határozatainak megfelelő épitése és felszerelése felett szigoruan őrködött, s a törvényben és állása természetében gyökeredző jogait kellőleg gyakorolta; — én ki az egész terjedelmes jelentést azon kiváló figyelemmel átolvastam, milyet az ügy fontossága igényel, ily merész állitással szemben felmentve érzem magam minden kimélet alól, s hazám érdeke, nemzetem hitele, becsülete, — mely nem mindig identifikálható a kormányéval — parancsolólag kényszerit, hogy apróra szétszedvén ezen jelentést azon sorrendbe, melyben miniszter urak azt cronologice összeállitották — ki mutassam, miszerént a vállalat első kezdeményezése idejétől fogva azon engedélyes kikezdetben egyedül csak a keleti vasutvonal N.-Várad-Kolozsvár szakaszának kiépitésére válalkozott, nemsokára mint az egész vonal concessionariusa bizonyos titokban tartott szerződés által az engedménnyel járó minden kötelezettség alól ki bujván, ismét mint az egész vonal főépitő vállalkozója szerepelt; a pénzbeszerző angol osztr. bankkal s önérdekében engedélyesi jogánál fogva előbb összetákolt praesumtiv igazgató-tanácscsal kezet fogva szakadatlan megsértésével a törvényeknek, s az engedélyokmány s önmaga által készitett alapszabályok, miniszteriális rendeletek őket szigoruan kötelező pontjainak mellőzésével, ignorálásával, kiszámitott ügyes előkészülettel intézett eljárásával, cselekvényeivel tulszárnyalta a világ mindazon consortiumait, melyek a válalatok ügyei kezeléseiben az államokat s részvénytársaságokat fejős-tehenekül használják, melyeket Lasker találóan a törvények kijátszására alakult akadémiáknak nevez: ki fogom mutatni a miniszter urak által bizonyos gyanut gerjesztő gyengédséggel, kimélettel szerkeztetett tulajdon jelentéseiből — mely sokban inkább a vétkeseket mentő ügyvédnek vált volna dicséretére, hogy az együttes minisztérium az engedély-okmányban, alapszabályokban s állása természetében gyökeredző jogait nemcsak kellőleg nem gyakorolta, sőt inkább a helyett, hogy azokat, kik szerződésileg elfogadott kötelességek teljesitésén, magokat bizonyos cynismussal túltették; a törvényeket, az engedély-okmányban elsorolt feltételeket mellőzték, s az állam érdekeinek oltalmazásával, ellenőrzésével megbizott organumait a kormánynak semmiben sem vették; a törvény szigorát

éreztette volna, s mindjárt az első alkalommal a további botrányos és ugy az államra mint a részvény-társaságra káros következéseknek egy csapással elejét venni ügyekezett volna; magas és erős álláspontjáról meggondolatlanul lelépve, magát az engedélyessel, épitővel, az igazgató-tanácsnak — mint megannyi coordinált hatalommal egyenjogu s állásu viszálkodó féllé lealacsonyitotta, s a miniszterialis állással össze nem térő feleseléssel ügyvédes ellenbeszédekkel, érvelésekkel ügyekezett azon consortiumot észre hozni, melynek bűnös czélzata a napnál világosabbá lett, már kezdetben azon időben, midőn Waring a párisi szerződést s attól elválaszthatlan Bordereau-regulateurt (fizetési szabályzatokat) a praesumtiv igazgatótanácscsal feltétlenül elfogadtatta s az alaptőkének réfszámra beosztását az egyes szakaszokra helybenhagyatta.

És az a kitüzött czél mi volt?

A kibocsátott részvény és elsöbbségi kötvények értékesitése után befolyt pénzből, minél többet zsebre rakni s akkor a féligmeddig, hányd el-vesd el módon épitett vasutat üres kassával az ingre-gatyára vetköztetett részvénytársaság nyakán hagyni.

Azonban az igazság iránti tartozásomat rovom le, midőn kinyilatkoztatom, hogy vágyaimnak főbb pontjai, inkább az első azaz a 1867-iki miniszterium s különösen az akkori közlekedési-miniszter ellen lesznek intézve, kinek firmája alatt, — hajlandó vagyok hinni: tudta nélkül — mások által tétettek oly lépések, foganatosittattak oly intézkedések, melyek segitségével Waring et Comp részére, a keleti vasutvonal épitési engedélyt elöre biztositani törekedtek, s minden más társulatra nézve, annak elnyerését lehetetlenitették, s azon mások — ugy látszik — Waring and Brothersekkel, az Anglo O. Bankkal s a presumtiv igazgató tanácscsal egy paplan alatt játszottak.

A jelentést beadó miniszter urak hibája főleg abban áll, hogy a miniszteriál csalatkozhatlanság és solidáris recht haberei alapjára állitván magokat: elődeiknek talpából a tüskét kihuzták s magokéba szurták s azok hibáinak, hanyagságaiknak tévedéseiknek palástolásával önmagok is hibákba estek s a hibát hibával tetőzvén, a felelősséget mindenért magokra vállalták; s azon határozatlanságnál bátortalanságnál fogva, — mely minisztereinket majd minden cselekvényeikben jellemzi — a helyett, hogy az engedélyeseket azoknak

elvállalt kötelességeik mulasztása, hanyagság, s néhol kiszámitot csalásaik, csempészkedéseik felderitése után, a törvények szigorával sujtották volna, s a részvénytársaságot, az államot, azoknak vagyonaiból kártalanitani siettek volna: az állam kincstára s az által ezen adossággal terhelt nemzetre — bár most egyelőre 30 millió — de valósággal még meg nem határozható mennyiségü nagyszerü kölcsönt szándékoznak róni.

Feljebb azt mondám, hogy Waring-testvérek részére a kelet vasut concessió előre biztosittatni szándékoltatott s minden másra nézve annak elnyerése lehetetlenittetett.

Igen is a miniszter urak; mindjárt a jelentés elején a magyar keleti vasut kiépitéséről szóló 1868. XLV. törvényczikk előzményeinek elsorolása alkalmával, — melynek alapján Waringéknak s általa megnevezendő társainak az engedély-okmány kiadatott, — megemlitik, hogy már 1867. januárius hó 2-ikán országos határozattal utasittatott a miniszterium — más egyéb vonalokkal együtt — a N.-Várad-kolozsvári vonal kiépitésére, s az előmunkálatok megtétele után államköltségén leendő foganatositására s az 1865/68 XIII. törvényczikk által jóváhagyott vasuti-kölcsön megköttetett.

E czélból, — ugymond a jelentés — 1868 augusztus 16-án nyilvános verseny hirdettetett, s a benyujtott ajánlatok közt, Waring és Ekkerszley czégnek ajánlata lévén a legelőnyösebb, 4 millió 32 ezerben, annak kiépitésére vele augusztus 21-én a szerződés megköttetett, azért hogy az épités, melyet az állam kezdett, az egész vonalra kiterjesztendő engedélyezési tárgyalás alatt is folytattassék; a kormány egyidejüleg ugyane vonalra kamat-biztositás mellett leendő engedélyezés iránt is rendelkezett.

S ugyanazon vonalra, melynek kiépitését azelőtt 5 nappal Waring, Ekkerszleyel 4 millió néhány ezer forintért elvállalta, 39.800 frt, kamat-biztositás mellett; és igy mintegy 8 millió tőke után járó jövedelemért szerződik oly feltétel alatt, hogy: ha kiépité; az állam birtokába vissza fogja bocsátani 9 millió 8 százezer forintért; minthogy azonban nemsokára a kormány ismét más gondolatra jött, nevezetesen, hogy az egész 80 $^1/_4$ mértföld hosszu vonalat együttesen kamat-biztositás mellett egy consortiumnak fogja con-

cedálni, azon év november 1-ső napján: (és igy két hónapra az előbbi szerződés után) Waringnak és társainak 41.350 frt mértföldenkinti kamat-biztositás mellett (600 frt mértföldenkint törlesztésre forditandó) concedálja és igy az A és B. okmányokban foglalt számitás alapján azon N.-Várad-kolozsvári vonalat, melynek kiépitését augusztus végén Ekkerszleyel 4 millió s nehány ezer forintért elvállalta, 5-öd napra 8 millió tőke kamatbiztositás mellett, két hónappal későbben pausaliter 11 millió tőkének 5, (jövedelem-biztositás mellett), azaz 49 millió 273 ezer ötszáz forint tőke után az egész vonalat 3 millió 918.975 frt jövedelmi biztositásra nyerte el. Értse meg bár laicus ember, mi szükség volt két hó lefolyta alatt ezen háromféle alkura, ugyanegy emberrel?

Én értem.

Ezen komédiának rátiója abban rejlik, hogy irányadó körökben siettek ezen **világhirü megbizhatóságu** s a 3. szám alatti jegyzőkönyvben kidicsért, **ismert, jónevü legnagyobb garantiát nyujtó** üzleti céget minden áron a N.-Várad-kolozsvári vonal épitésébe bevezetni, s annak épitését szerződésileg Waring által, de tényleg az állam pénztárából folytattatni, jól ismervén az irányadó urak azon előnyöket, melyekkel birhat az egész concessió megnyerésére nézve az a consortium, mely már azon vonal épitésének egy negyedrészében a nélkül, hogy annak épitése neki egy krajczárjába került volna, államköltségén behelyeztetett.

Nem hagyhatom itt megemlités nélkül azon kedvezményt sem, melyben a k. miniszterium Waringot már az első vállalatnál történt offertezés alkalmával részesitette ugyanis:

A N.-Várad-kolozsvári vonal épitési vállalatnál az előfeltételeket tartalmazó 1-ső számu okmány 2-dik kikezdésénél világosan meg van emlitve, vagy ki van emelve, miszerint az ajánlat-tevők bánatpénz fejében **ötszázezer osztrák értékü forintokat tartoznak letenni, mely a vonal átvétele napján 1 millióra lesz felemelendö;** s ő, azaz Wáring mindamellet, hogy a 2-ik sz. okmány tanubizonysága szerint a vasuti főigazgató kijelentette, hogy a **versenyezők a kivánt bánatpénzt mind betették,** kétsz áz huszezer forintnál többet be nem tett; mit tanusitanak az 5-ik sz. jegyzőkönyvnek, — mely már az egész 80 mértföldes vonal engedélyezésére vonatkozó szerződést tartalmazza — következő szavai; ugyan is a 8-ik pontban ez áll:

Miután vállalkozók (azaz Waringok) a **N.-Várad-kolozsvári vonal iránt kötött szerződés alkalmával** már kétszáz huszezer forintot biztositásul letettek, az előlegelt biztositéki összeg még kétszáznyolczvan ezerrel lesz növelendő.“

S már Waringoktól nem is követeltetik ezen hátralévő összegének osztrák értékü forintokban tényleg letétele, hanem a jegyzőkönyv tulajdon szavaival élve „**elegendő egy biztos hitelü hitelintézetnek, vagy bankháznak hitel-levele, mely aképpen szóljon, hogy a pénzügyminiszter-vagy engedményessének a 280 ezer frtot kész kifizetni.**“

Egyébiránt utasitom az olvasót 5-dik sz. alatti tárgyalások alapján kidolgozott engedély-okmány tervének megolvasására, s meg fog győződni arról, hogy az mind megannyi a Waring kivánsága szerinti kedvező változtatásokkal állittatott össze, mert a k. miniszterium irányadó körében, azon felállitott elvnél fogva — mely mindjárt a 2-ik okmányban megemlittetik — a **fösulyt nem az absolute legkedvezőbb számtételekre kell ily nagy fontosságu** épitménynél **fektetni, hanem inkább a vállalkozó müszaki készültségére, megbizhatóságára**; s a k. miniszteriumban előre el volt határozva az engedélyt, bármily áron Waringnak adni. Hogy neki kétsége sem volt arról, miszerint ő kivüle bárki más azt el nyerhetné: bizonyos, offertjének rövid tartalmából, melyben soha semmi ellenvetésnek nyoma nincs, azt semmi feltételhez nem kötötte, laconice kijelentvén, mint a B 3. sz. alatt olvasható: Die gefertigten erklären sich bereit unter den ihnen gemachten Vorbereitungen Bau und Betrieb zu übernehmen. Midőn mások offertjeikben a legnagyobb scrupulositással a feltételi pontok módositását kérelmezték, a kiépitési idő meghosszabbitását: p. o. a n.-várad-kolosvári vonalnál 1869 vége helyére 1870 május végére ohajtották meghosszabbittatni s. a. t.; mi arra mutat, hogy mások, elvállalandó kötelességeiknek lelkiismeretesen megakartak felelni, s fáradságaik, költségeik jutalmát becsületesen kiérdemelni.

Miért időztem ily soká annak bemutatásánál, hogy előre ki volt csinálva, miszerint Waring testvérek kezeire jöjjön ezen nagy fontosságú vállalat? — azért, mert minden szerencsét

lenség kutforrása ezen vonalra nézve: Waringok világhirü **ösmert gazságaiból cred**, kik által kormányunk magát oly nagyban reá hagyta szedetni.

Előterjesztvén miniszter urak együttes jelentésökben a m. keleti vasut kiépitéséről hozott törvényczikk előzményeit, mely törvénynek alapján Waringoknak az engedély-okmány kiadatott: áttér a jelentés Waringoknak az engedély-okmány jogalapján-intézkedéseikre.

Értekezésem elején hangsulyozva ki emelém, hogy az engedélyes vállalat kezdeményezése idejétől fogva, az utolsó napjáig müködésének, az engedély-okmány őt szigoruan kötelező pontjain, s az önmaga által készitett alapszabályokon, minden positiv s erkölcsi törvényeken, felsőbb rendeleteken tul tette. Lássuk mindjárt a 3-dik lap harmadik kikezdésénél szóról-szóra mi van a jelentésben?

Ezen nyert jog alapján (azaz az engedély-okmány 21. §. alapján) Waring testvérek, mint engedélyesek, az alakitandó részvénytársulat alapszabályainak tervezetét a közlekedési miniszteriumnál 1869. febr. 4-én benyujtják.

Ezen alapszabály-tervezet 28-án az együttes p.-ügyi és köz. miniszteriumban tárgyaltatván, martius 3-án megerősittetett.

Mit tartalmaz a 21-ik §. utolsó aliénája?

A társaság, az engedélyesek minden jogait és kötelességeit örökli, **alapszabályait tervezi**, melyeknek helybenhagyását is az ország érdekei szem előtt tartásával — a **társasággal egyetértőleg** eszközlendő kiegészitését a kormány magának fentartja.

Kérdem már most miniszter urakat: mielőtt társaság lett volna, mielőtt az alakult volna, lehetett-e az engedélyesnek magának motu proprio alapszabályokat készitení? Annyival inkább, megerősithette-e azokat az együttes p. ü. és k. miniszterium? az engedély okmány 21-ik §-a, s a részvény-társaság jogainak világos megsértése nélkül.

Vagy el sem olvasták a 21-ik §-ust, vagy az akkori két miniszter annyira oda adta magát azon világhirü, legnagyobb garantiát biztositó, becsületes Waringnak, hogy annak kivánságát feltétlenül teljesithetőnek tartották! Az engedélyesnek, de bárkinek is alap-

szabályokat még csak tervezni sem volt joga, s mégis azokat az akkori miniszter urak megerősitették, daczára annak, hogy magának ezen benyujtott alapszabálynak 5-ik §. azt mondja:

A részvénytársaság azonnal életbe lép, mihelyt **saját** (tehát önmaga által) készitett, vagy legalább általa jóváhagyott alapszabályainak helybenhagyása után s. a. t.

Ugyancsak a 3-ik lap 5-ik alienájában a jelentésnek ez áll:

az alapszabálynak megerősitésével intéztetett el az engedélyeseknek azon beadványa is, melyben az igazgató-tanácsosokat javaslatba hozták s azokból 12 megerősittetett.

Ezen tagok — ugymond (mintegy panaszképen) a jelentés — be nem várva az alapszabályoknak s az igazgató-tanácsnak felsőbb megerősitését, már febr. 15. 16. 25-én üléseket tartottak. s ezen presumtiv igazgató-tanácsnak jelenlevő (nyolcz) tagjai, nemcsak a kormányhoz felterjesztett alapszabályokat fogadták el, hanem ezenkivül elfogadták változatlanul és kötelezőnek elismerték azon 10. sz. alatt mellékelt párisi szerződést s az ad 10 sz. alatt, annak elválaszthatlan tartozékát képező fizetési-szabályzatot (Bordereau-regulateurt) melyet az angol-osztr. bank 1868. 16. és 17-ik deczemberben Párisban az **alakulandó részvénytársulat** terhére engedélyesekkel kötött; s ez által az alakulandó keleti vasut-társaságra mindazon jogokat és kötelezettségeket elvállalták, melyek ezen szerződés és fizetési szabályzatban meg állapitvák; felmentvén egyuttal az Anglo o. bankot az ezen szerződésből folyó minden kötelezettség alól — s én hozzá teszem azt, mit a jelentés elhallgat, nevezetesen, hogy a 15-ik februariusi ülésben azon néhány pseudó-igazgató-tanácsos jegyzőkönyvileg kinyilatkoztatja, miszerint ők **kezességet vállalnak a leendő igazgató-tanácsért, hogy az az ö határozataikat** feltétlenül elfogja fogadni.

A ki a fentebb történteket elhiszi pedig el kell hinni, mert a p. ü. s k. miniszter urak együttes jelentésében, mind az szóról-szóra meg van irva, zavarba jön: mi nevet adjon azon 8 urnak, kik egy részvénytársulat rovására, mely mig nem existált két — oly egymás között titokban szerepet cserélt egyének által kötött szerző-

dést, kikről mint olyanokról a társaságnak, a kormánynak tudomása nincs, feltétlenül elfogad, s ugyanazon szerződéseknek egy oly igazgató-tanács általi feltétlen elfogadásáért, mely hasonlókép még nem existált, jegyzőkönyvileg jót merészkedik állni.

Ugyanazon ülésben ugyanazon jogtalan presumtiv igazgatótanács a már épitővé travestált engedélyeseknek a mig nem létező, vagy legalább nem alakult társaság befizetett pénzéből, kifizetésre utalványoz 4.391,489 forintokat és igy 3 százezer frton felül, mint mennyiért Waring azelőtt fél évvel az egész n.-várad-kolozsvári vonal kiépitését elvállalta (a részleteket nézd a jelentés 4-ik lapján) NB: itt ismét jónak látták miniszter urak elhallgatni azt, hogy az Anglo ó-bank csak azon feltétel alatt fogadta az iménti összegnek kifizetését, ha az **alapszabályszerüleg megalakult jövő igazgatótanács** azon összegeket, a **jövendő** részvénytársaság nevében helyesnek elismerendi, jováhagyja, utalványozza, és ha a jelenlevő presumtiv igazgató-tanácsosok **jegyzökönyvileg kinyilatkoztatják**, hogy az irányban határozataiknak a végleges igazgatótanács általi feltétlen jóváhagyásáért **személyes kezességet** vállalnak.

És tiszt. olvasó! a pseudó igazgató-tanácsosok erre magokat jegyzőkönyvileg kötelezték! és a leendő igazgató-tanácsosok kinyilatkoztatják, hogy bár az eléjök terjesztett (arbeitscerteficatok) munka-kimutatások megvizsgálása okmányok hiányában lehetetlen volt, utólagos megvizsgálhatás reménye alatt kifizetésre utalványozzák.

Mutat-e fel a társulatok története széles e világon a részvényesek millióiról, azoknak tudta s beleegyezése nélkül, ehez hasonló önkényes és vétkes szabad rendelkezését, egy igazgató-tanácsnak, melyet nem azok választottak?

A jelentés 4-dik lapja végén s folytatólag az 5-dik lapon ez áll:

Az igazgató-tanács a fent elsorolt ülések jegyzőkönyveit, valamint a pénz beszerzésére s épitésre vonatkozó szerződést, a 10-ik számhoz csatolt A és B alatti fizetési-szabályzatot (Bordereau-regulateur) a közlekedési miniszternek 1869. 20-ik martiusban mutatta be; s **miután még kormány-biztos nem volt, az csak augusztus hóban neveztetvén ki** a kormány csak akkor jött tudomására a párisi szerződéseknek és a Bordereau-regulateurnek, és másodszor azon fentebbi határoza-

toknak, melyeket az igazgató-tanács presumtiv tagjai hoztak s később a megerősitett igazgató-tanács jóváhagyott.

Elfogadom a mentséget, hogy még akkor nem volt kormány biztos. Ámbár megfoghatatlan hanyagságnak tartom a kormány részéről, hogy a kormánybiztos ki nem neveztetett mindjárt martius 3-án, mikor az igazgatótanács megerősittetett, minekutánna az engedély-okmány 28. §-ában világosan ki van mondva „hogy a kormány által kinevezett kormány-biztosnak jogában áll: az állam érdekeire nézve hátrányos intézkedéseket felfüggeszteni, s arról a miniszteriumnak további eljárás végett jetentést tenni.“ A kormánynak lehetetlen volt tudomásának nem lenni a káros következésü párisi szerződésekről.

De jól van! nem volt kormány-biztos augusztus végeig, s annál fogva az addig történtekről semmi tudomása sem lehetett, valamint az igazgató-tanács megállapodásairól sem; s igy hogy azok ellenkeznek-e? vagy nem, a vállalat jogalapját képező engedély-okmány határozataival; de nyomon az 5-dik lapon, a 3-dik kikezdés alatt ez olvasható:

„A keleti vasut alakitására vonatkozó ezen ügyiratokat a közlekedési miniszterium ugyanazon évi martius hó 25-én (és igy 5 napra azután midőn azok bemutattak) a pénzügyminiszteriumnak — **mely a közlekedési miniszteriummal együttesen van megbizva a vasuti törvények végrehajtásával** azzal küldötte meg, hogy azok másolatát egyuttal a vasut épitészeti igazgatóságnak véleményezés végett kiadatván ennek jelentését beérkezte után szintén közölni fogja.“

Itt ismét megszakad a történet fonala, mert mi lett legyen az épitészeti igazgatóság véleménye? arról a jelentés mélyen hallgat; pedig az együttes miniszterium további eljárásának csak e lehetett volna alapja s irányadója.

De mivel én azon véleményről tudok valamit, a hézagot, melyet jónak láttak miniszter urak üresen hagyni: betöltöm. A vasut épitészeti igazgatóság véleménye oda terjedt, hogy **azon szerződések a magyar keleti vasut részvény-társaság érdekeit**

a legmélyebben sértik s mulhatlan a vállalat bukását, fogja maga után vonni és igy elvetendő.

Ezen véleményből kitetszik, hogy a miniszterium nem csak nem teljesitette a törvényekben az engedélyokmány- s állása természetében gyökeredző jogait s kötelességeit, sőt midőn a fennebbi véleményt mellőzte s hallgatólag azon veszedelmes szerződéseket helyben hagyta, sőt közvetve bünrészesévé lett azon fosztogatásnak, melyet Waring s anglo o. bank előszámitással, a társaságon végrehajtottak.

Továbbá, ugyancsak az 5-ik lapon, a 4-ik kikezdés alatt az állittatik, hogy azon párisi szerződés nem is érdekelte a kormányt. Következő szavakban:

Ezen ügyiratokat, különösen pedig az **épitési és az Ang. Oszt. Bank között létrejött** s ez utóbbi által az alakitandó részvény-társulat terhére kötött, s az igazgató tanács által átvállalt szerződést, a kormány csak azon szempontból vette s kivánta birálat alá vétetni, hogy az azokban felvett megállapodások nem ellenkeznek-e a vállalat jogalapját képező engedély-okmány határozataival?"

És igy a miniszter urak, vagy azoknak organumai a párisi szerződésben s az attól elválaszthatlan Bordereau - regulateurben semmi olyast nem találtak, mely a vállalat jogalapját képező engedély-okmány határozataival ellenkezett volna?

Én találtam, még pedig nem csak egyet; például:

„Az engedély-okmány 20-ik §-ban ez áll: „az engedélyesek „jogosítva vannak a **kormány beléegyezésével** részök„ről a vállalathoz társakat is venni, kik velök jogokban és köte„lezettségekben egyenlően osztoznak.„

Kérdem: a párisi szerződés értelmében társa lett-e az Anglo Oszt. Bank az engedélyesnek?—Korántsem; hanem mindjárt a párisi szerződés I. czikke értelmében, az engedélyt egészben átvette a valóságos és egyedüli engedélyes Waring-testvérektől, s ugyanő (azaz, az Anglo Oszt. Bank) a valóságos törvényes engedelyéseket felmentette minden kötelezettségek alól, még pedig a kormány tudta és beléegyezése nélkül; — s a kormány annyira ignorálta, vagy ignoráltatta azon metamorphosist, transsubstantiát, mely által

1868. 16. 17-ik párisi szerződés következésében Waring és az Oszt. Bank között létesült, hogy még az 1870. 24-ik juliusban Ő felsége által—a közlekedési miniszter ellenjegyzése alatt szentesitett pót engedély-okmány 1-ső §-a is igy kezdődik: **az engedélyesek u. m. Waring Károly, Waring Vilmos és Waring Henrik jogot nyernek** s. a t. pedig ők már azelőtt csaknem két évvel, az A. O. Bankhoz — ki tőlök a concessiot átvette — beszegődtek vasút-épitőknek.

Mutassanak minister urak, csak egy pontját is az engedély okmánynak, mely az engedélynek s azzal járó jogoknak s kötelezettségeknek másokra való átruházását megengedte volna?

Miért adatott az engedmény proferenter Waringnak és testvéreinek? Azért mert azoknak **megbízhatóságát** a kormány kétségen kivül-valónak tartotta a 12-ik lapon, a 3. számu okmány c) betüje alatt; mely igy hangzik:

Tekintve azt, miként a kormány álláspontjából félre nem ismerhető azon **előny**, melynélfogva az egész vonal kiépitése biztositva van az által, hogy azt egy **ösmert jó nevü és a legnagyobb garantiát biztositó czég vállalja** magára, a bizottmány oda nyilatkozik... stb.

Szabad volt-e tehát a párisi szerződés azon I. czikkét figyelmen kivül hagyni, melyben a kidicsért, **legnagyobb garantiát biztosító czég** a kormány tudtán s beléegyezésén kivül, minden kötelezettség alól kibújt? s elszivelhető volt-e a kormány azon világosan kikötött határozatának megvetése, ignorálása, mely szerint az ő helybehagyása nélkül, még csak társak sem vehetők fel? annyival inkább az engedélynek másra átruházása megengedhető nem volt; és a kormány, vagy annak megbizottja a párisi szerződéssel — mint mondá — mit sem törődött, mert az azokban felvett megállapodások nem **ellenkeztek a vállalat jogalapját képező engedély-okmány határozataival**.

Mit tartalmaz a párisi szerződés I. czikke?

Waring-testvérek a jelen szerződés erejénél fogva, mindazon jogokat, melyek a concessioból erednek, átruházzák az A. O. Bankra, mely azokat ezennel elfogadja.

Az engedély-okmány 5-ik §-ban meghagyatik az enge-

„délyesnek, hogy a felépitményhez szükséges **minden nemü**
„**vas-anyagokat köteles, lehetöleg a belföldön sze-**
„**rezni be** s (csak annyiban) a mennyiben ki nem elégitő ajánlatok miatt ezen anyagok szállitása szükségképpen külföld-
„ről eszközöltetnék, ez esetben a beszerzési hely iránt, az enge-
„délyesek és kormány közt egyesség hozandó létre; másrészt a
„külföldről szállitandó anyagok után járandó vám, **egészben**
„az engedélyest fogja terhelni.“ Ennek ellenére:

Az Anglo Oszt. Bank a 10-ik articulusban kötelezettséget vállal magára a **jövö igazgató-tanácsért** (pour le futur, Conséil administration) hogy az a Waring-testvérek részére a vonalhoz szükségelt sinek s más külföldről hozandó anyagok vámját, a magyar kormány által felére le fogja szállittatni; mi meg is történt. Kérdem: ezen czikk sem ellenkezik a fentebb emlitett 5-ik §-ával az engedély-okmánynak?

Az engedély-okmány 21-ik §-ában ez áll:

„Az engedélyesnek joga van részvénytársaságot alakitani s a pénz beszerzése czéljából részvényeket, elsőbbségi kötvényeket kibocsátani.

Ki bocsátotta ki mind azokat? Waring és testvérei? korántsem! — az A. O. Bank, a **szabadalmazott k. magyar keleti vasút engedélyesei nevében.**

Ámbár a párisi szerződés értelmében már ő volt az — A. O. Bank — átváltozott engedélyes.

„A 25-ik §. A pályafentartási költségek az épités-alapból
„fizetendők s mindaddig az üzleti számadásban fel nem vehetők,
„mig az összes épitések a kormány által felülvizsgáltatván, a
„felülvizsgálati-jegyzőkönyv alapján befejezetteknek el nem is-
„mertetnek. A felülvizsgálat azonnal foganatosittatik mihelyt
„azt az engedélyesek kérelmezik.“

A párisi szerződés XIII. articulusa ezt mondja:

„A mint egy szakasz a használatnak átadatik, a leendő tár-
„saság azt birtokába veendi s ez alkalommal az átvételről jegy-
„zőkönyv vétetik fel, constatáltatván abban: a helyzet körvona-

„lozása, valamint ugyanaz időben az is: mennyiben nem felelt „meg kötelezettségének a vállalkozó? s mire nézve kell ellene „reclamálni? s az átvételtől három hóra, a még szükségesnek el- „ösmert munka-teljesitések végrehajtandók s e határidőn túl a „társaság irányában, a vállalkozónak minden kötelezettsége meg- „szünik."

„Magába értetődvén, hogy a m. kormány illetékes organu- „mai **meghivandók, hogy a vizsgálaton jelen legye- „nek** és a jegyzőkönyvet aláirják a végre, hogy a jövő társaság „az ő felelőségök oltalma alá helyheztessék."

És a kormány ebben sem látott semmi ellentétest a 25-ik §-ával az engedély-okmánynak? melyben világosan ki van téve hogy az **összes épitések, a kormány által felülvizsgálandók,** a XIII. articulusban pedig csak **jelen legyenek** (à assister à l'examen des sections) és hogy ezen czikkben az épitők kezességi kötelezettsége, nem a kormány organumainak felülvizsgálata által feltételeztetik; s hogy ezen czikk értelmében az engedélyes azon kötelességeiről, mely szerint neki a felülvizsgálatot a kormánytól **kérelmezni** kell, szó sincs? Ezen czikk értelmében nem az engedélyes, hanem az épitésre vállalkozó s nem a kormánynak, hanem a társaságnak köteles jelenteni a szakaszok bevégezését; s Waring ezen pontot ugy is magyarázta, hogy a kormánynak abba semmi beleszólása nincs s feltéve, hogy oly nagy szakaszt ád által a társaságnak, vagy oly időszakban, midőn az lehetetlen, hogy a 3 hónap nem is elegendő annak teljes és részletes megvizsgálására, bejárására: minden további felelőség alól a válalkozó fel van mentve.

A XIII. articulus illusoriussá tette az állami felülvizsgálatot, a kormány részéről.

De nem fárasztom az olvasó figyelmét a párisi szerződés s attól elválaszthatlan Bordereau - regulateur czikkeinek elsorolásával, melyek közvetlen, vagy közvetve majd mind, meganynyi ellentétei részint az engedély-okmánynak, részint azon alapszabályok §-ainak, melyeknek megtartására való felvigyázat elengedhetetlen kötelessége lett volna a kormánynak, a mennyiben a 7-ik §-us értelmében, az engedélyezett vasútvonal kiépitésére s felszerelésére megengedett üzleti tőke ezüstbe van meghatározva s az

épitési alaptöke oszt. értékben tétetett le; a menyiben az engedély-okmány 23-ik §-a világosan 46,750. **oszt. ért. frt. van** mértföldenkint tiszta jövedelmül biztositva, s már az alapszabály 19-ik §-ában az állam a m. keleti vasút részére mértföldenkint 46,750, **ezüst forint** évi tiszta jövedelmet biztosit; a mennyiben kötelessége lett volna a kormánynak arra is felvigyázni: vajon az engedélyes, a 21. §-us értelmében átruházta-e a részvény-társaságra minden jogait? stb. — Világos az eddigiekből, hogy az engedély-okmány részint az alapszabályok határozatainak meg nem tartásából: a részvényes társaság-mint az állam nagyszerü károsodásának, s a vállalat bukásának mulhatatlanúl be kellett következni; mert ezen szerződések, melyekkel a kormány nem tartotta szükségesnek **törödni**: Waringokat emancipálták minden államfelügyelet s ellenőrzés alól, s lehetlenné tették a társaságnak: önmaga dolgaiban minden beléavatkozását minden beleszólást. Áttérek a jelentés következő részeire.

A 6-ik lapon ez mondatik:

„Felügyelete tehát a kormánynak csak arra terjedhet, hogy „a **pálya épitésének, az iránynak, szilárdságnak és „felszerelésének, az engedély-okmányban meg ál-„lapitott feltételek a kikötött határidők alatt tel-„jesíttessenek**; a továbbmenetelt sem érdeke meg nem kivánja, „sem jogköre meg nem engedi; a minisztérium ezen szempont-„ból vette birálat alá a keleti vasút-társulat igazgató-tanácsa ré-„széről a hozzá felterjesztett okmányokat, ennélfogva a szerződé-„sekre az igazgató-tanács határozataira, mint a vasút-társulat „magánügyeire megjegyzések nem tétettek; más szóval a kor-„mány a társulat magánügyeibe nem avatkozott.“

Én azt hiszem örökké igaz marad ezen latin közmondás: **qui nula finem debet velle etiam media.**

Hogy egy vasút, az engedély-okmányban megállapitott feltételek alatt, meghatározott irányban és szilárdul épittessék, arra a mediumok következők, u. m:

1. hogy a kiépitésre szükségelt s a részvényesek által befizetett pénzösszeg el ne harácsoltassék.

2. hogy az épitési vállalkozó szigoru felügyelet s ellenőrzés alatt álljon.

Mindkét feltétel megtartása, ugy a részvény-társulat, mint az állam érdekében áll, sőt mindkettőre nézve a kormány anyagi s erkölcsi szempontból kötelezve van; és mit tapasztaltunk a keleti vasút épitésénél?

Az engedélyes, vagyis annak helyettese: az Anglo. Oszt. Bank, az ezüstben kibocsátott részvények s elsöbbségi kötvényekből az épitési-alap részére áttett ugynaannyit, o. ért.-ben, akkor midőn az agio 22 % volt és igy a tőke $^1/_5$-öd részének, mintegy 12 millionyi összeg félretevését, kormányunk elnézte, szemet hunytak annak organumai, az illetéktelenül kiutalványozott milliókra s mit sem törődtek a hires két czégnek azon intézkedésével, nyilt és titkos szerződéseivel, kik a társaság pénzén előre megosztoztak s minden beleszólását, beléavatkozását, ugy az államnak, mint a társaságnak részint kijátszották, részint lehetetlenitették, mind ezek, ugymond — a ministerium jelentésében — **a társulat magánügyeit érdeklik**.

A hatodik lap ötödik kikezdésénél a jelentésben, következő állitása olvasható a miniszteriumnak:

„A részvényeseknek kétségkivül jogában állt volna ezen egyezményeket — mihelyt azokat érdekeikre sérelmeseknek ismerték fel — egy általok követelt s meg nem tagadható rendkivüli közgyülésen birálat alá venni, esetleg az épités iránt másképcselekedni, sőt még szükség esetében a kormánynál orvoslást is keresni; de nem hagyható emlités nélkül, hogy daczára azon számos hirlapi felszólalásoknak, melyekre, a keleti-vasút ügyei okot szolgáltattak: a részvényesek részéről nemcsak semmiféle lépés nem tétetett, de még az első rendkivüli közgyülés is, melyet az igazgató-tanács önelhatározásából a felmerült bajok orvoslása czéljából hivott össze, kellő számú részvényes meg nem jelenése miatt, az első határnapon megtartható nem volt.

Erre, alig tudom magamban elhatározni, mit lehessen felelni. Ezen igaztalan — részint alaptalan, részint a jelentést-tevőkhöz nem illő — állitással — számitva a közönség s a képviselők nagy részének e fontos ügy iránti tájékozatlanságára, érdektelenségére — vagy port akartak hinteni a publicum szeme közé, vagy a jelentés készitői a keleti vasút-ügy folyását kellő figyelemmel nem kisérték.

Isten kegyelméből öt év mult, mióta a m. k. vasut engedélyeztetett; hivatott-e a részvény-társaság közgyülésre azon években, melyekben helye és ideje lett volna a sérelmes szerződések birálat alá vevésének? Sohasem; sokkal vigyázóbb volt az igazgató tanács, mintsem annak idejében a részvényeseket közgyülésre össze hivta volna, melyen világosságra jött volna azon gonoszsága Waringnak és az A. O. Banknak, mely őket minden beavatkozási, bele szólási joguktól szerződésileg megfosztotta; s hogy a részvényes társaság azon jogától is el van ütve, hogy, a kormánynyal ő jöhessen közvetlen viszonyba; a ki nem hiszi olvassa el a XI. art: a párisi szerződésnek.

„A jövendő társaságnak joga van ellenőrizni a munkákat a nélkül, hogy azoknak miképeni kivitelébe magát belémárthatná. Waring-testvérek propositioja következésében a m. kormány által megengedett módositásokat, tartozik a társulat minden ellenvetés nélkül elfogadni;“ — nem különben a társaságnak még a költségek repartitiojába sem volt joga beavatkozni, a 13. sz. 6-ik art. értelmében, melyben ez mondatik:

„A további épitési költségek felosztása,— melyről későbben lesz szó, az az a II. III. IV. szakasznál—a jövő társaság vezér-mérnöke és Waring közös megegyezésével fog történni, és az fog egyedül zsinórmértékül szolgálni, a vállalat egész tartalma alatt,s a társaságnak nem lesz joga a fő-mérnököt elereszteni“ — hiszen az első közgyülés mult év junius havában hivatott össze, midőn már a társulat ki volt zsebelve, s nyakig ült a vállalat pocsolyájában; rendkivüli közgyülés pedig csak az idén hivatott össze, melynek az alapszabályokkal ellenkező hirdetésmódja s annak következésében az ott levő mesterkélt majoritás határozata, talán mindenek közt legfájdalmasabban hatott a részvényesekre. (**lásd az óvás-tételeket**)

Hiszen a részvény-társaság maig sincs alakulva, daczára annak, hogy önmaga Waring által készitett alapszabály 3. §-a értelmében, mihelyt a 30 % befizettetett: alakulásra össze kellett volna hivatni.

A 3-ik §. a következőket tartalmazza:

„E czélból a m. keleti vasút engedélyesei a fent említett engedély-okmány által szerzett minden jogát, az alakitandó részvény-társulatra átruházza, mely utóbbira azon-

ban, egyuttal az engedélyest terhelő minden kötelezettség is átszáll, — daczára annak, hogy a párisi szerződés XV. art.-ban maga, a travestált engedélyes ezt mondja: Az A. O. Bank kötelezi magát (s'engage) hogy, ezen szerződést minden részében, úgy az igazgató-tanácscsal, mint az első részvényesekkel elfogadtatja, s hogy ő azt a m. keleti vasút-társaság nevében és annak részére kötötte s a jelen tény felelősége alól csak akkor lesz felmentve, ha a fent említett **jövendő részvény-társulat constituáltatván**, a jelen conventio minden kötéseit, maga részére elfogadja."

De a 1840-ik XVIII. t. cz. 58. §-a is világosan mondja, hogy: „mihelyt a részvények azon része, mely a közönségnek átengedendő nyilvános aláirás után elkelt: a részvényesek közgyülése összehivandó. Ezen közgyülésben alakítja magát a társaság, az előleges alapszabályok felolvastatnak, a végképeniek elhatároztatnak.

Azért voltam bátor ezen törvényre — mely maig is fenáll — hivatkozni, mivel a ministérium, — jelentésében — a többek közt azt állitja, hogy a **törvényekben gyökeredző** jogait kellőleg gyakorolta.

Valóban keserü gúny, azon társaságot, mely még alakulva sincs, azzal vádolni: miért nem kért rendkivüli gyülés összehivását? azon társaságot, melynek tagjai Europa majd minden országában széllyel laknak, megleczkézni azért, hogy mért nem ébredtek fel a hirlapok felszólalására? S ezen leczkét adja azon ministérium, mely itt a hazában lakik s mégis oly sok gazságnak annak idejében nem jött tudomására, melynek organumai kötelezve voltak az állam érdekei oltalmazására, ellenőrzésére; és mégis csak 1870. oktoberben jöttek annak tudomására, hogy a keleti vasútnál baj van; hiszen az 52-ik §-us értelmében a kormány organumai tartoztak volna oda kényszeriteni az igazgató-tanácsot, hogy az alakuló gyülést hivják össze; ezt annyival inkább tartoztak volna tenni, mert maga a kormány megemliti a 22-ik lapon, hogy a vállalati részvények túlnyomólag külföldi birtokosai nem ösmerték a m. kormány által megállapitott vasút-engedélyezési módot, mely annyira eltér az

Austriában divó azon rendszertől, hogy a bevégzett pálya-épitési költségeknek összege s befektetettnek kimutatott egész tőke után állapittatott meg a biztositék.

Azon külföldi részvényesek tehát némileg menthetők, de semmi esetre nem a m. kormány. Nagyon nagyra becsülném a jelentést tevő miniszter urakat, ha capacitálnának arról, hogy az 1869 martius 8-án tartott igazgató-tanácsgyülés, a megalakult keleti vasut társulati gyülésével ugyanazonosnak tekintendő.

A 7. és 8-ik lapon 4 egymásután következő kikezdések alatt előadott, részint mentségei, részint panaszai a miniszter uraknak, oly nemüek, melyeket ha ők nem pirultak is elsorolni, én tartózkodom tárgyalni; p. o.:

„1-ször, hogy a kis kapus-nagyszebeni vonal emelkedési viszonyát illetőleg, irásbeli hiba csuszott be, melynek kijavitása ötvenezer pengő forintnál többe került;

2-or, hogy a szakaszonkint bemutatott részletes tervek oly hiányosan és felületesen szerkeztettek, hogy helybenhagyásuk ismételt tárgyalásokat s levelezéseket tett szükségessé, s a szakaszonkinti közigazgatási bejárásokat azok mennyire hátráltatták;

3-or, hogy azon felületesség, melylyel a tervek készültek okozta, hogy a közigazgatási bejárásoknál ismét ujabb s ujabb nehézségek merültek fel, melyek elintézése ismételt tárgyalásokat s a vállalatra nehezedő idő-mulasztásokat okozott; s megkezdette a munkálatokat, mielőtt a tervek bemutattattak és helybenhagyattak volna stb.;

4-er, hogy az épitési vállalkozó, az illető földtulajdonosok beleegyezése nélkül, sőt gyakran anélkül, hogy azokkal csak szóba állt volna is; a vasut épitésére szükségelt területeket, a tulajdonjog világos sérelmével elfoglalta“, sat.

En még hozzá teszem azt mit jónak lát a miniszterium elhallgatni, hogy: sok földtulajdonos, elfoglalt birtokáért máig sem kapta meg a kisajátitási árt, s az adót attól maig is fizeti.

Hogy mindez, s ezekhez hasonló önkénykedésektől mulasztásoktól s rendetlenségektől a vállalkozó nem ijedt vissza, annak oka abban található meg, hogy Waring épitő urak jól tudták, hogy azon kormány mely megengedte, hogy az igazgató-tanácsot önérdekében ő állitsa össze, a főmérnököt ő nevezze ki; azon kormány, mely a párisi szerződések és Bordereau-regulateur elfogadásával semmit sem

törődött sat.: most már moraliter kényszerülve volt, utólagosan mindezen hibáknak káros következéseire szemet hunyni.

És a miniszter urak mégis azt állitják, hogy ők az engedélyokmány a törvényekben s állásuk természetében gyökeredző, minden jogaikat kellőleg gyakorolták!

A 8-ik lapon, a jelentésnek harmadik alienája azt mondja:

A keleti vasut pénzügyi bonyodalmai 1870-ben kezdődtek; azokra a miniszterium, az igazgató-tanács 1870 november 15-én tartott ülésének jegyző-könyve által lett **először** figyelmetessé.

És a kormány mindaddig semmi más bajnak nem jött-e tudomására? annak sem hogy a n.-várad-kolozsvári vasut-szakasz, melynek 1869 utolsó napján át kellett volna adatni a forgalomnak, 1870 szeptemberben adatott át oly siralmas állapotban, hogy még az utána jövő télen sem jöhetett collaudirozás alá, s alig egy év mulva már reconstructióra 1 millió hatszázezer frtot kellett adni? de hiszen mint miniszter urak mondják: az a társaság dolga; mint Molière mondotta inasának, mikor a ház feje felett égett: **az a feleségem dolga**.

De már uram, az csakugyan az önök dolga és kötelessége lett volna felvigyázni, hogy az a kitüzött időre elkészüljön s ellenkező esetben a 30. 32. §-okban gyökeredző jogaikat gyakorolni, alkalmazni kötelességek lett volna.

A 30-ik §. második alienájában ez áll:

Az engedély elenyészik akkor is, ha a 6. 7. 8. §-ban megállapitott határidők az épités megkezdése-, a munkálatok átvétele-, a biztositék letétele **az épités befejezése**, továbbá az üzlet megnyitására meg nem tartatván: a határidő elmulasztása, a fennadott engedélyezési szabály (11-ik §.) b. pontja értelmében, különösen politikai és financialis válságok által nem igazolható.

A határidő a 8-ik §-us szerint a n.-várad-kolozsvári vonalra nézve 1869 december utolsója volt.

És igy már 1870-ben joga, sőt kötelessége lett volna a kormánynak az engedélyesre vagy a vállalkozóra a 32-ik §-ust alkalmazni, melynek tartalma következő:

Az engedély megszüntével, valamint a pálya megváltásának bekövetkezésével, **az első esetben ingyen**, sat. birto-

kába veszi különösen a pálya területét, földjét föld- és műmunkálatokat, a fel- és alépitményeket, minden hozzátartozókkal egyetemben sat.

Miért kötötte ki a kormány magának azon jogot, hogy az igazgató-tanácsban kormánybiztos és ezenkivül a pénzügy és közlekedési miniszterium részéről, egy-egy szakértő üljön? megmagyarázza az engedély-okmány 28-ik §-a, és a 33-ik §-us is kiemeli az engedély föltételei meg nem tartásából az engedélyesekre háromló következéseket s azon jó lelkü uraknak utóljára, még az alapszabályok 52. és 79-ik §-ai is szájokba rágják jogaikat és kötelességeiket.

De ugy látszik, nékik megtetszett Talleirandnak azon mondása, hogy az Isten nem csak azért adta az embernek a nyelvet, hogy beszéljen, hanem azért is, hogy gondolatait eltitkolja.

Hát arról sem tudott a kormány semmit, hogy Waringok már 1870. octoberen tul többé nem dolgoztattak a vasuton s elereszt-vén a főmérnököt s minden organumait: az épitéssel végképen fölhagytak? vagy jónak látta a miniszterium jelentésében, azon időszakot elugrani, melyben történteknek a kormány organumainak részéről elhallgatása bizonyságot tesz arról, hogy azon jó urakról — nagy fizetések mellett ellehetett mondani: **nos sumus numerus, fruges consumere nati**; vagy pedig reájok illik két német fiunak Párisban, szüleik egy ösmerőse azon kérdésére, hogy mióta vannak Párisban? adott ezenfeleletök: nous sommes deux ans ici, e helyett il y à deux ans quenous sommesici.

De menjünk tovább;

A 8-ik s 9-ik lapon azon nevezetes $2^1/_2$ millióra rugó munka kimutatási dijnak utalványozását — mert a B. R. értelmében nem a főmérnök nyujtotta be — részben az igazgató-tanács megtagadta, visszatartóztatván abból $1^1/_2$ milliómot — azonban időközben — mint a jelentésben olvasható — „az igazgató-tanács által kiküldött szakértők (?) kedvező jelentést tévén arról, hogy a követelt összeg a **tényleges munkáknak és szállitásoknak** megfelel, kiutalványozta, sőt a mire jónak látta a jelentés fátyolt vetni, kiutalványoztattak azon arbeitscertificatok után is, melyek december januarius havakra bemutattak, bár maga Waring az épitésre már nem alkalmas téli időt emlegette, midőn a jelentés szerint kérdőre vo-

natott azért, hogy a munkát abbahagyatta; s már nem csak munkálatnak, de Waringoknak sem volt se hire, se hamva.

És a kormány organumai még akkor is azt tartották, hogy **hallgatni arany!** s nem látták eljöttnek az időt, midőn a miniszter urakat figyelmeztetniök kellett volna az engedély-okmány a törvényekben s állások természetében gyökeredzett jogaik gyakorlására!

A 9-ik lap 5-ik kikezdése folytán maga a jelentés elösmeri, hogy már a kitüzött időre a pálya elkészültét reményleni sem lehet s a vállalkozó épitési rendszer szerkezete valóban **ezélszerütlen és rosz**, s mindamellet, Waring időnyerésre számitott kereset-levelével, memorandumaival, — melyeknek leglényegesebb pontjai a kormány elleni vádakkal foglalkoztak — tovább is ámittatni engedte a miniszterim.

A közlekedési s pénzügyi miniszterium e két kérvényre 1871. febr. 16-án 12 sz. alatt válaszolt s utasitotta a társulatot, mely nem létezett, hogy magát mint az engedély-okmány jogszerü örököse, tulajdonosa az őt illető jogok élvezetébe helyeztesse be, s a társulatnak (?) bárhol található értékeit s vagyonait kellő módon biztositván, intézkedjék, hogy a munkálatok a fővállalkozó hozzájárulásával — vagy nélküle is — erélyesen megindittassanak s folytattassanak.

Itt is a kormány — melynek lett volna a 32. §. erejénél fogva joga s kötelessége a vállalkozónak vagy — ha ugy tetszik — a társulat minden vagyonát s az egész pályát lefoglalni, a meleg gesztenyét a háttérbe szoritott társulattal szándékozott kikapartatni, mely társulatnak organuma, képviselője nem volt, mert az igazgatótanács, mely a részvényeseket soha alakulás végett össze nem hivta, az engedélyes, a vállalkozó képviselője s meghatalmazottja volt.

A vállalat megkezdése idejétől, azaz 1869-től kezdve a 10-ik lap 3-ik alienájában tétetik legelőször emlités a **rendes** miniszteri biztosról, s a közlekedési miniszterium küldetjéről, s megbizván azokat, hogy a társulat és a fővállalkozó között felmerült viszályokat barátságos uton leendő kiegyenlitését kisértsék meg.

Itt megint egy nagy macskaugrást tett a kormány jelentésében, midőn elhallgatja az okait annak, hogy a vállalkozó holmiait a társulat részére miért nem foglalták le.

Az ért, mert a vállalkozó, mint a bukást előre rendező zsidó — mások által vagyonának egy részét lefoglaltatta, a mi eldugható, s eltitkolható volt, azokat láb alól eltette, maga pedig megszökött; azért mert a felépitményhez kellő sinek s más külföldről megrendelt anyagok részint még külföldi gyárak, részint kikötőkben hevertek.

Ugyancsak a 10-ik lap 4-ik aliénájában: „minthogy azonban a 24. 25-iki februáriusi alkudozások — ugymond a jelentés — eredményre nem vezettek: az igazgatótanács 27-én a vállalkozót szerződés-szegőnek jelentette ki, s a munkáknak a fővállalkozó részére s költségére, házi-kezelés mellett leendő folytatását határozta el“ — kinek semmije sem volt, ki már az épitési tőkéből két annyit — 38 milliónál többet — kiszedett, mint mennyit az emigyamugy teljesitett munkája után kiérdemlett.

De mivel az O-Bank támaszkodott a párisi szerződésre, az igazgató-tanácsnak a társulat alaptőkéjéböl pénzt nem adott más feltétel alatt, minthogy a m. kormány a kifizetendő pénzekért, Waring által az államon követelt milliómokér összeget vállaljon; az pedig, a 11-ik lapon, a 13-ik sz. okmány tartalma szerint a kezességvállalást visszautasitotta s Waring, az épitési tőke iránt teendő minden intézkedés ellen körjegyzői úton már is óvást tett: az igazgató-tanácsnak nem volt egyéb teendője, mint kiegyezni.

Bámulásában megzsibbad az ember agyában a gondolkozó-erő azon hatalmas bank merészsége felett, mely egy személyben pénzbeszerző, engedélyes, a részvény-társulat pénztárnoka volt, és magát senki más irányában lekötelezettnek, felelősnek nem tartotta, mint az épitésre vállalkozónak, s nem félt sem ő, sem czinkostársa a vállalkozó, attól, hogy a részvény-társaság, mint tulajdonának erőszakos letartóztatójától a cassát rövid per utján melyre az engedély-okmány 33-dik értelemében — melyben ez áll: ha megelőző intések daczára az engedély-okmányban, vagy a törvényekben foglalt kötelességek megsértése vagy mulasztása, az engedélyesek részéről ismételve fordulna elő, a kormány fenntartja a jogot, ellenök a törvényeknek megfelelő intézkedéseket megtenni, s a körülmények szerint az engedélyt még tartamának lefolyása előtt is megszüntetni is jogositva van, elvéteti s nem félt attól, hogy a méltóságában mélyen sértett kormány az engedély-okmányban

fenntartott hatalmánál, jogánál fogva az engedélyt, melynek ő valóságos birtokosa volt, azonnal megszüntetvén, a pályát ingyen confiscálni fogja: nem, mert meg volt győződve, két éven át szerzett tapasztalataiból, hogy az azon vonal létesülése gondjait lerázta magáról, s mint állitá; a társaság magán-ügyeibe nem akar avatkozni; nem, mert sértő s ugy a társulatra kárositó, mint a kormányt meggyalázó kötözködéseivel, czimboráját: Waringot megszabadithatni hitte azon munkától, melynek folytatása — összerakott filléreit a részvénytársaságnak elprédálván — tovább lehetetlen volt; s azon jólelkü igazgatótanács csakhogy pénzt kapjon: a társaság üdvére Waringokkal kiegyezett, megnyugtatván lélekisméretét — mint a jelentés 11 lap 4-dik alienájában áll — azzal, hogy most már **több kárt tesz a társaságnak, ha ki nem egyez, s Waringot — ki jól megzsebelte magát — szélnek nem ereszti.**

Itélje meg a részrehajlatlan olvasó: lehetett e joga az igazgató-tanácsnak, mely mindeddig csak Waring és az A. O. Bank képviselője volt — a részvény-társaság beleegyezése nélkül oly hallatlan önkényt gyakorolni? s nemde a kormánynak lett volna joga s kötelessége az engedély-okmánynak s alapszabályoknak 28, 64 79, §-ában megállapitott felügyeleti kötelezettségeit teljesiteni? s az engedély-okmány 33 §. értelmében ellenök a törvényeknek megfelelő intézkedéseket megtenni? Hja! de Waring elment, az A. O. Bank Bécsben székel s igy ki kellett egyezni.

A 11. 12-ik lapon elő van adva azon gyönyörüséges és épületes kiegyezés, melyet az igazgató-tanács a társulat érdekében kötött, mely szerint Waringok egy meglehetős összeget kaptak utiköltségül, s csakhogy pénzre tehessenek szert, az A. O. Bank kedvéért: Waring-testvéreknek becsületességökről, ügyességökről kiállitott absolutoriumot is adott.

De bocsánat a kiegyezés kölcsönös kártéritést is foglal magában, mert a 12-ik lapon specifikált károkért, Waringok átruházzák a társaságra az állam elleni **kártéritési igényeiket,** s a Waring által kiérdemlett (?) **de még nem utalványozott** 8 százezer forintból, ötszázezer visszatarttatott.

Lehet-e ennél nevetségesebb szemfényvesztés?

Waringok követelése ép oly bizonytalan s ismeretlen mennyiség, mint a kiérdemlett, de **még nem utalványozott** kereset-részletek. Végrendeletemben — ugymond az egyszeri paraszt —

azon kétszáz forintot, melylyel nékem, Iczik zsidó tartozik, hagyom János öcsémnek; ha pedig meg nem fizetheti, legyen a szent egyházé. De Waringra nézve mégis előnyösebb volt a szerződés, mint a végrendelet a sz. Egyházra, mert Waring a követelt bizonytalan 8 százezer összegből positive megkapott 3 százezeret.

Ugyanezen egyezmény alkalmával a 12-ik lapon a vég számadás megtörténvén, az lett eredmény az, hogy bár ekkor (a jelentés tulajdon betüi szerint) a **vonalok közül ugyanazon időben csak a N.-Várad-kolozsvári volt forgalomban,** (azon 43 millió 789,550 frtból, mely a társulat értekeinek eladásából bejött, kiutalványoztatott 38m1962.88 frt, s mindössze rendelkezésre állott még, a részvényesek által be nem fizetett részletekkel 14m 719.471 frt, s hogy még az egész vonal kiépitésére 8 millió kivántatik.

Ezen tetemes hiány okául az igazgató-tanács részint a **társulatra káros** párisi szerződést, részint a kormány által az engedélyokmány határozatain túl követelt több munkákat jelöli ki.

Ezen valóban szemtelen mentségnek sulya egész terhével a vádló igazgató-tanácsra esik vissza, azon igazgató-tanácsra, mely sietett azokat a kormány tudta, és beleegyezése nélkül, a még anonim részvény-társulat rovására feltétlenül elfogadni; tehát midön azt elfogadta, nem látta-e azt a társulatra nézve károsnak? s most a kormányt vádolja azért, hogy annak életbeléptetését elfogadását vétojával megnem akadályoztatta? Ebben ugyan van igazsága némileg, de azért az igazgató-tanács örökre első foku fő bünös marad.

Az igazgató-tanácsban tekintélyes és törvénytudó capacitások is ülnek; nemde nagyot nevetnének, ha birák volnának, egy részegségből kihágást elkövetett ember felett, ha az a rendőrség megbüntetését követelné azért, hogy őtet miért nem akadályoztatta meg a lerészegedésben?

Ismétlem részint igazságos a kormány ellen emelt vádja az igazgató tanácsnak, mert az engedély-okmány 28-ik §. második aliénája azt mondja, hogy „a kormánynak joga van a részéről „kiküldött közeg által az ügy vitelt megvizsgáltatni, a kormány „által kiküldött biztosnak jogában áll az igazgató választmány „üléseiben, valamit a közgyülésekben, a mikor azt jónak látja „részt venni, nem külömben az **állam érdekében netelán**

„**hátrányos intézkedéseket felfüggeszteni** s arról a „miniszteriumnak további eljárás végett jelentést tenni.“

Mit tartalmaz az alapszabályok 52-ik §-a?

„A magas kormány azonban mindaddig, mig a társaság vállalatánál érdekelve van, a fent megjelölt számu igazgatótanácsban két általa kinevezett tag által képviseltetik, kiknek egyikét a pénzügyi, másikát a közlekedési miniszter nevezi ki.“

Csekély véleményem szerint nem azért, hogy a társaság pénztára honorariumok által terheltessék, hanem mint az engedély-okmányban áll: az **állam érdekei oltalmazása és ellenőrzése tekintetéből,** — az elsőnek kötelessége lett volna a finánciális csempészkedések megakadályoztatása, a másiknak, hogy az alaptőke a technikai akadályokhoz mérten, ne pedig réfszámra osztassék fel 1 esztendő szakaszokon.

Annyival inkább kötelessége lett volna ezen beosztás ellen felszólalni, mert a külön szakaszok mértföldenkinti költségeinek összeállitását kimutató A ad 6. sz. okmány is, a kolozsvár-brassói szakasz kiépitésének költségét mértföldenkint közel 2 százezer forinttal magasabban számitja, mint a N.-Várad-Kolozsvárit.

De ha a kormány és annak kiküldött kormány-biztosa is abban a véleményben volt, hogy a párisi szerződés s attól elválaszthatlan Bordereau-regulateurnek el, vagy el nem fogadása a társaság bel- dolga; nem lehet csodálkozni, ha annak szakorganumai sem bátorkodtak annak véleménye ellen fellépni a **capite foctet piscis**.

A 13-dik lapon az igazgató-tanács azon bedványát, hogy: „a társulat kártalanitási igényeiről teljesen lemond, ha megengedtetik neki a 8 millió frtnyi hiány fedezésére, az üzleti számla terhére függő kölcsönt venni fel, (kár volt az okmányok közzé nem sorolni.“)

Ezen kérelemre hozandó határozatát a kormány 1871. junius 14-kén 14. sz. okmányban: „az engedély-okmány határozatain tul teljesitett munkákról szerzendő értesülésétől függesztette fel; s a szükséges adatok tisztázása tekintetéből felszólítja az igazgató-tanácsot, hogy a saját kebeléből kinevezendő a kormány által kiküldendő tisztviselők, erre nézve lépjenek érintkezésbe.“

Tehát a közlekedési miniszteriumnak a szakértő, permanens organuma három év alatt arra sem gondolt, hogy tétettek-e oly munkák, melyekért az engedély-okmány 2-ik §. értelmében kárpótlás lesz nyujtandó? — hiszen tulkövetelt munkák a kormány tudta, rendelete, s helybenhagyása nélkül nem is tétethettek, mint az engedély-okmány 2-ik §. végén olvasható:

„A mennyiben azonban a törvények és szabályok folytán az engendélyesekre ujabb terhek háromlanának: azokért nekik a méltányosságnak megfelelő kármentesités fog nyujtatni.

Miért volt a kormánybiztos és a közlekedési miniszteriumnak a szakértő organuma: permanens tagja a társulat-igazgató-tanácsának? megmondja a 28-ik § első alienája: „**jogositva van magának**, ugy a pálya-épitése, valamint az üzlet czélszerüen és szilárdan eszközölt felszerelése és folytonos jó karban tartása iránt **minden részben** meggyőződést szerezni és meghagyni, hogy a mutatkozó hiányok pótoltassanak!“

Azonban, mielőtt az állitólag túl teljesitett munkák vizsgálatára alakitott bizottmány munkálatát megkezdette volna, az igazgató-tanácsnak egy ujabb beadványa érkezett a miniszteriumhoz, melyben a gyéres-tordai szárny-vonal kiépitésére kért engedélyt.

Az erre 15. sz. okmány alatt adott feleletéből a k. miniszternek, oly valami jött világosságra, mintha csak akkor: 1871. 16-ik augusztusban jött volna a keleti vasut-épités aggodalmas állapotának tudomására, midőn rendeletében ezeket mondja:

Közegeimtől ugyanis arról értesültem, hogy az engedély-okmány értelmében, az elmult év deczember hó 1-én megnyittatni kellő II. vonal-csoport munkálatai oly stádiumban vannak, hogy alig van kilátás arra, hogy a folyó év november-hava előtt a forgalomnak átadathassék; a III-ik szakaszon pedig, melynek megnyitási ideje f. évi november 1-ső napja, az összes munkálatoknak alig 50—60%-ja van készen.

Gyönyörü ellenőrzése az állam érdekeinek, midőn a kormány 1871. augusztusban s akkor is csak alkalmilag tudja meg, hogy a II. szakasz a határidőn túl, egy év mulva is aligha lesz a forgalomnak átadható, s hogy a III-ik szakasz, melynek két hónap alatt már

készen kellett volna lenni, alig felében készült el. Ki felelős a milliomokat meghaladó intercalaris kamat-veszteségért s azon károkért melyek egy évi forgalom hiánya miatt, biztositéki pénztárára, az államnak nehezedik? Azon miniszter urak, kik a törvényben, engedély-okmányban s állások természetében gyökeredző jogaikat kötelességeiket nemhogy kellőleg, de sehogy sem gyakorolták.

Ugy látszik, hogy a minister uraknak az 1871. 16-ik augustusban, midőn már a Kolosvár, Gerend, Segesvár Brassói szakaszon kivül minden szakasznak és igy 80 $^1/_4$ mértföldből — mintegy 52 mértföld hosszaságon, a vasútnak készen kellett volna lenni: — nyilt fel szemek annak belátására, hogy a részvény társulat érdekei, szoros kapcsolatban vannak az állam érdekeivel, s annálfogva az épitési-szerződések és határozatok megvizsgálása nem mellőzhető, ugyan is: a 13-ik lap 4-ik aliénájában ez áll:

„Felhivatott egyúttal az igazgató-tanács, hogy a rendelke-„zésére álló pénzösszeget, valamint azt: miképen véli abból az „egész hálózatot létesíteni, **4 hét alatt** mutassa ki, s jelentse „fel mikor hiszi a II. és III. szakaszt, a forgalomnak átadhatni?“

Az igazgató-tanács, 4 hét helyett, 2 hónapra, 20-ik octoberben felelt egy kérvénynyel ,melynek **hivatalos tárgyalását** azonban **egyelöre függöben tartatni kéri**.

Különös dolog! irásban kérek valamit, de hozzá teszem, hogy azt mostanában elne olvassák.

Szót is fogadott a ministerium, mert azt csak hét hónap mulva 1872 május hóban tárgyalta. — Ezen nevezetes feliratban, vagy, beadványban, az igazgató-tanács ismét csak a kormányt vádolja: mért engedte meg néki, azon átkos párisi szerződésnek s attól elválaszthatlan Bordeau-regulateurnek elfogadását? S hogy az engedély-okmány határozatain tulmenő munkákat követelt, s ezen október 20-án beadott kérvényben az épités befejezhetésére, nem 8, hanem már 13 milliót mutat ki.

Be kell ösmerni, hogy ezen beadványra a kormány (a 16. sz. okmányban) 4 árkusra terjedő replicájával erélyesen visszavágott, határozottan visszautasitván az alaptalan vádakat; erősen megróvta az igazgató-tanácsot **a társulat érdekei ellen öntudatosan tett cselekvényeiért**; az épitési vállalkozó **terveinek, elömunkála-**

tainak hiányosságaért; szemére lobbantotta az igazgató-tanácsnak, s általa az épitészeti vállalkozónak: a **kisajátitás körüli rendetlenségeit**, melyek miatt — ha volt is itt-ott a munkálatban hátramaradás — az elkeseritett s mélyen sértett birtokosok azt akadályoztatni kényszerültek stb. Mint megszokott történni az összekoczódott volt jó barátok közt, a kormány azt is szemükre veti a vállalkozóknak, hogy a hidakat—három kivételével—a **kormány intézkedéseivel, határozataival homlokegyenest**, ellenkezően mind fából épitették, s az alagutakat téglával boltoztattatták ki stb.; s kijelenti végre miniszter ur elleni beszédében, hogy az épitési határidők meg nem tartása, nem az idő rövidségében, hanem egyedül (a kormány saját kifejezését használom,) **egyedül a vállalat kapkodó, tervnélküli eljárásában, s a társulat és a vállalat közti viszályból eredt válságban keresendő.**

És a miniszterium mindezen, a keleti vasút szomoru állapotát megteremtő rendetlenségek tudtából eredett kifakadása alkalmával sem nyult állása természetében gyökeredző jogainak erélyes gyakorlásához; a legnagyobb, mire elszánta magát, az, hogy fenyegetődzeni merészkedett következő szavakban:

„Ellenkező esetben kénytelen lenne (akkor is csak lenne,) a „kormány az engedélyokmányban, a fennálló törvényekben és „szabályokban alapuló jogait érvényesiteni, s azok értelmében el„járni.“

Az ilyen diplomaticus stil megjárja — háború kitörése előtt — két hatalmasság organumai közt, de egy részvény-társulat igazgató-tanácsával és egy épitészeti vállalkozóval szemben, kik minister ur szavai szerint **öntudatosan rosszul cselekedtek**, kik irányában az udvarias és kiméletes eljárásnak az ára —ugy a társaságnak, mint az államnak —milliókra rúg: egyátalában nem volt helye; ily körülmények között a hatalom rögtönös szigora lett volna vélek éreztetendő.

Ha a keleti-vasút társaság igazgató-tanácsa, s azon vonal épitője; mint magán polgár vagy társaság, kártérítési perben, a közlekedési ministerrel szemben törvényszék előtt állott volna: ügyes mentsége s a vádak alapos megczáfolása, vissza utasitása dicséretére vált volna. De itt egy nemzet magas állásu meghatalmazottja, felelős képviselője szentesitett törvényekkel, engedély-okmány s alapszabályok

határozataival felfegyverkezve, méltóságán, hivatásán alól volt, — gyengesége miatt — kényszerülve hónapokon, éveken át viszálkodni, oly magán egyénekkel, kik ha az állam érdekei oltalmazásával, ellenőrzésével megbizott velök egy széket ülő organumai a kormánynak kötelességeiket hiven és lélekismeretesen teljesitvén; időről időre, esetről esetre a történtekről ministereiket rögtön tudositják, s azok a törvényekben s állások természetében gyökeredző jogaikat kellőleg gyakorolják: szerződésileg elvállalt kötelezettségeik teljesitése alól soha kinem bujhattak volna.

De visszatérek az 1872-ik februáriusi eseményre, midőn az igazgató-tanács ülésében először pendittetett meg a rendkivüli közgyülés összehivatásának szüksége: midőn már Waringoktól az igazgató-tanács a társaság saját regie-re átvette az épitést, melyre már a pénz elfogyott, s januariusban az épitési tőke 2 millióra leapadt, s már nem is 8, hanem 13 milliót mutatott ki az épités befejezési szükségletére; s a 14-ik lap 2-ik alienájában a rendkivüli gyülésnek aprilis 2-ik napjára leendő összehivását elhatározta.

A kormány, minthogy azon időben csak 34 mértföld volt készen, az okból, hogy **a vasút ujabb szakaszának forgalomba tételével a hiány fedezésére szükséges kölcsön is könnyebben s kedvezőbb feltételek alatt lesz beszerezhető, s az elsőbbségi kötvények tulajdonosai sem fognak lármát ütni a kölcsön felvételeért, ha már a megnyitott szakaszok jövedelmei kamataik fedezésére biztositást fognak nyujthatni**; a rendkivüli gyülés összehivását aprilis 27-ig elhalasztatni kérte, mely azonban csak május 22-én tartatott meg.

A kormány azonban a társaságnak addig is 1 millió 5 százezer forint kölcsönt adott s az 1868. XLV. 8. §-a tartalma ellenére megengedte a vasut tövis-megyesi részének külön megnyitását. De az igazgató-tanács már május elején ujra jelentést tett, hogy a kormány által márczius és aprilis havakban adott összegek az épitési szükséglet fedezésére nem elegendők, s kérte a kormányt, hogy az **állam a társulatot további előlegekkel segitse**. A kormány azon indokból, hogy a törvény, mely a pálya kiépitését elrendelte, kötelességévé tette, hogy annak megtörténtéről gondoskodjék: a pénzsegedelmet továbbra is megajánlotta azon feltétel alatt, hogy ugy a vonalon végzett munkákról, mint az egyes iparosok vagy

gyárak által szállitott tárgyakról, **az igazgatóság által jóvá hagyott számlák** a kormány által fognak kifizettetni.

Junius 12-én a kormány valósággal a bemutatott kereseti-kimutatások (arbeits-cerficat) alapján kifizetett 2 millió 19,782 frt 89 krt.

És igy az a kormány, az az együttes miniszterium, mely 1869. és 1870-ben, midőn még a bajnak elejét vehette volna, az 5. és 6-dik lapon az épitési vállalkozó, az Anglo osztr. bank között létrejött, s ez utóbbi által a részvény-társulat terhére kötött s az igazgató-tanács által feltétlenül elfogadott, s világosan a jövő részvény-társulat kizsebelésére czélzó, s a vállalat megbukását maga után vonzó szerződést birálat s átvizsgálás alá venni magát jogosultnak, kötelezettnek nem tartotta: s annálfogva (saját szavaira hivatkozom) **a szerződésekre, az igazgató-tanács határozataira, mint a vasut-társulat magánügyeire megjegyzéseket nem tett; más szóval a társulat magánügyeibe nem avatkozott;** már 1872-ben midőn Waringok és az Anglo osztr. bank a társulat épitési tőkéjét elripsrapsolták, ugyanazon részvény-társulatnak vagy is inkább igazgató-tanácsnak: az állampénztár terhére kölcsönözője, pénz beszerzője: zahlmeistere, épitészeti felügyelője lett, mi több egy olyan magán-társulat **soi disant** igazgató-tanácsának — melynek beldolgaihoz, hite szerint semmi köze nem volt — kereseti kimutatásait minden felülvizsgálat nélkül feltétlenül leszámitolta; azon igazgató-tanács bizottságával költsön felvételbe bocsátkozott, a felvett 15. m. 2 százezer forintért a képviselőház beleegyezésén s tudtán kivül kezességet vállalt.

És a miniszter urak azon reménnyel ringatják magokat, hogy a ház asztalára letett jelentésekkel a képviselő testületet meg fogják gyözni arról, hogy a keleti vasutügy szomoru s aggasztó állapotáért nem felelősök, mert hitök szerint abból mindenki felvilágosodhatik arról, hogy ők **a törvényben, az engedély-okmányban állások természetében gyökeredző jogaikat kellőleg gyakorolták.**

De hát hol és kikben kereshető ezen nagyszerü vállalat szerencsétlen kimenetelének az oka? azt kutatni nincs kedvök miniszter uraknak. Ők csak a lehető segély előállithatására, a kiépitésre szükségelt pénz beszerzésére forditották minden figyelmöket. Több

kölcsön felvételét, a részvényesek-illetőleg az állam terhére nem tanácsolják, mert mint a 20-ik lapon mondják: „kölcsön pénzmü-„velet a részvényesek javára biztositott egész jövedelmet elfogja „nyelni, jövőre minden kamatok élvezetétől elfognának esni, „mindaddig, mig a pálya jövedelme az államilag biztositott ösz-„szegen alól marad.“

Fátyolt vetnek tehát a multra megvetik a vétkeseket bünösöket, tudni sem akarnak rólok: méltóságukon alól áll azokkal érintkezésbe is jönni: **több is veszett Buda alatt,** s benyujtanak egy állam-sorsjegy-játék tervezetet, mely által a szerencsétlen részvényeseket is megnyugtathatni vélik azáltal, hogy veszett fejszéjöknek — legalább — nyele meg fog kerülni, s egyuttal ezen — mint ők hiszik: **köztapasztalat szerint legelőnyesebb** müvelettel, némely részint összekötő, részint szárnyvonalok kiépitésével, a keleti vasut-hálózat kiépitését s végeredményben egy, az országra nézve első fontosságu nemzetközi jellegü vonal előállitását s e vonalnak az északi magyar állami pályákkali össze olvasztását igérik létesiteni.

Jelen értekezésemnek nem lehetvén — igéretem szerint — egyéb tárgya, mint az együttes miniszterium ezen merész állitásának megczáfolása:

„Felderitettük egyrészről azt, hogy a kormány az érdekei „megóváaa tekintetéből **a pályának czélszerü** és az en-„gedély-okmány határozatainak megfelelő épitése és felszere-„lése felett szigoruan őrködött, és a törvényben és állása ter-„mészetben gyökeredző jogait kellőleg gyakorolta“; ez alkalommal nem bocsátkozom a benyujtott terv meg itélésében. Azt azonban nem tartom feleslegesnek megjegyezni, hogy:

1-ször. Az igazgató-tanács által kimutatott adatok alapján a még hátralevő költségek mennyiségét — megközelitőleg sem lehet meghatározni. Mely igazgató-tanács 1871. junius hónapban az épitési fedezet hiányát 8 millióra, egy pár hóval későbben 13 milliora, 1872. majusban 15., és már junius 28-án 21 millióra számitotta, s arról: hány milliót fog még ezen lelketlenül épitett vasut-

vonal reconstructiója igénybe venni, bölcsen hallgat; hitelt nem érdemel;

2-szor. Azon szomoru tény, hogy ugy az állam biztositékban részesült, mint az állam költségein épült vasutak a szaporodás arányában szaporitották mindeddig kiadásainkat, közterheinket; a legoptimistább előtt is kétessé teszi azon igért kedvező fordulatát a keleti vasut bevételének, melyet miniszter urak annak az állam részére czélba vett megvásárlásával, s a még szükségelt szárny- és összekötő vonalok kiépitésével kilátásba tesznek.

Egyébiránt ezen kérdés megoldása néhány nap mulva a képviselő-házban el fog intéztetni s kell, hogy elintéztessék, mert az elzálogositott elsőbbségi kötvények, ha január 2-ig ki nem váltatnak, elfognak árvereztetni, mi ujra egy nagy csapás leend a mi nemzeti hitelünkön.

De bárhogy rendelkezzék a ház bölcsesége a komoly baj elháritására, hát térben nem szoritható azon fontos kérdés, ki felelős ezen vasut épitésnek szerencsétlen kimeneteléért? a részvényesek hallatlan megkárositásáért? s a nemzet becsülete s hitele veszélyeztetéséért?

Az együttes p.-ügy.- és közlekedési miniszter urak egyenként és in solidum mindnyájan, kik 1867-től fogva ez ideig az államot szolgálták.

Jelentésük 5-ik lapján azért adtak concessiót oly magos pausalis összegnek kamat-biztositás utáni épitésére,

„mert a kormány megfelelő idővel s eszközökkel nem birt a „felügyeletre, s hogy az épitési tőke illetéktelenül a szükséges- „nél magasabbra fel ne szaporodjék, s ellenörzés gyakorlatával, „gyámkodással, a felmerülendő hibákért magát felelőssé ne tegye.“

S ime mind ez, mitől féltek mégis megtörtént s miért? mert a törvényben az engedély-okmányban az alapszabályokban s állása természetében gyökeredzett jogait (mint czáfolhatlanul bemutattam) kellőleg egyik sem gyakorolta: organumainak hanyagsága éhetetlensége vagy vétkes eljárása az oka, hogy az épitési pénztárban a részvényesek s elsőbbségi kötvények tulajdonosai által **ezüst** pénzben (akkor midőn az agio 22% állt) befizetett összegéből ugyanannyi csak o. é. frtokban tétetett le: a kormány vagy organumainak éhetetlensége, tetlensége az oka, hogy a szakaszok a törvényben, vagy

az engedély-okmányban az engedély megszüntetési büntetése alatt kitüzött határidőre a forgalomnak át nem adattak s évek vesztesége a forgalomban, az intercaláris kamatoknak éveken át illetéktelen, ugy a részvényeseknek, mint a nemzetgazdászatnak milliókra menő károkat okoztak: a kormány organumainak hanyagsága az állam érdekéveli vétkes nem gondolása az oka, hogy az egész vasut oly nyomorultan épült ki, hogy a kiigazitás, helyrehozás még milliókat fog felemészteni; a kormány meggondolatlanul a felelősségbe behagyta magát vonatni azzal, hogy a társaság belügyeibe beavatkozott, sőt belépett az épitő consortiumba, az állampénztárból a törvényhozó test tudta, beleegyezése nélkül milliókkal járulván az épités szükségeihez, s a társaságért milliók kölcsön-vételénél kezességet vállalt; s elvégre azon hallatlan fosztogatásért, melyet az engedélyesek sub umbra alarum, majd mind külföldön lakó részvényeseken végrehajtott: a lármázók száját szándékozik betömni, oly pénzmüvelettel melynek papirosan kiszámitott mennyisége az államra háromlandó terheknek csak kezdetét képezi.

Nem ugy uraim! ha elég gazdag volna is nemzetünk: mások büneiért milliomokat áldozni, a nemzet becsülete, hitele megóvása, helyreállitása más egyebet is követel: a **vétkesek, a bünösök megbüntetését**.

A publica vindicta kielégitése — az anyagi kárpotlások mellett — hévméröje egy nemzet közerkölcsi alapon nyugvó törvényes és társadalmi rendezett állapotának. Mely államban a bűnösök büntetetlen maradnak, a nagy bűnösök a kormány protectiója alá bujhatnak: ott a nemzet becsülete hitele közmegrövás közrágalom tárgya, s magában a kártérités a becsületet, hitelt helyre nem állitja.

Más alkotmányos országokban is — a legnagyobb vigyázata mellett a kormánynak merülnek fel esetek, sőt fájdalom! a legcivilisáltabb nemzetek kebelében is, — hol emberek, kiknek lelkiismeretökre, ügyességökre, szakértelmökre bizták polgártársaik megtakaritott filléreiknek jövedelmezővé, gyümölcsözővé tételét:— megcsalták, meglopták a társulatokat, vállalatokat, de meg is büntettettek: Nemrégiben Amerikában, Franczia és Németországban, 5—10 évi fogságra itéltettek, vasút-igazgatók, vállalkozók, igazgató-tanácsosok. Sőt Lajos Fülöp kormánya alatt Teste k. minister

polgári jogainak veszteségére öt évi börtön fogságra és 10 millió kártéritésre.

Én habozás nélkül kimondom véleményemet, mely nem kevesebb mint hogy:

Miután világos, kiknek tulajdonitandó ezen vállalat szerencsétlen kimenetele, kártéritési s bünvádi perbe fogandók:

1) Az Anglo Oszt. Bank, Waring-testvérekkel együtt;

2) A keleti-vasút igazgató-tanács tagjai;

3) A kormány által az állam érdeke oltalmazására, megőrzésére kinevezett kormány biztos és a kormány két organuma.

Végre ha a fentemlitettek vagyonából a társaság s állam kárai, fedezhetők nem lennének, a hiányt fizessék mindazon pénzügy és közlekedési ministerek, kik 1867-től fogva ezideig, (az 5-ik lapon olvasható, tulajdon szavai a jelentésnek,) **együtessen voltak megbizva a vasúti törvények végrehajtásával.**

Előadtam az egyedüli ut-módot, melyen a kormány becsülete s a nemzet hitele vissza lesz állitva, meg lesz mentve.

Ha a nemzet képviselő testülete — személyt nem kimélve — részrehajlatlan eljárásával, határozatával bebizonyitaná azt, hogy azon ország, melyre nem lehet alkalmazni azon német közmondást: **kleine Diebe hängt man auf, grosse Diebe, lasst man laufen** Magyarország; nem lesz kénytelen a magyar pénzügy minister, egész Europában faluról falura, házról házra kopogtatni, a pénzvilág hatalmasainak ajtaján, bennünket tönkre tevő uzsorás kölcsönökért, s vállalataink nemfognak szédelgők kezeire jutni.
