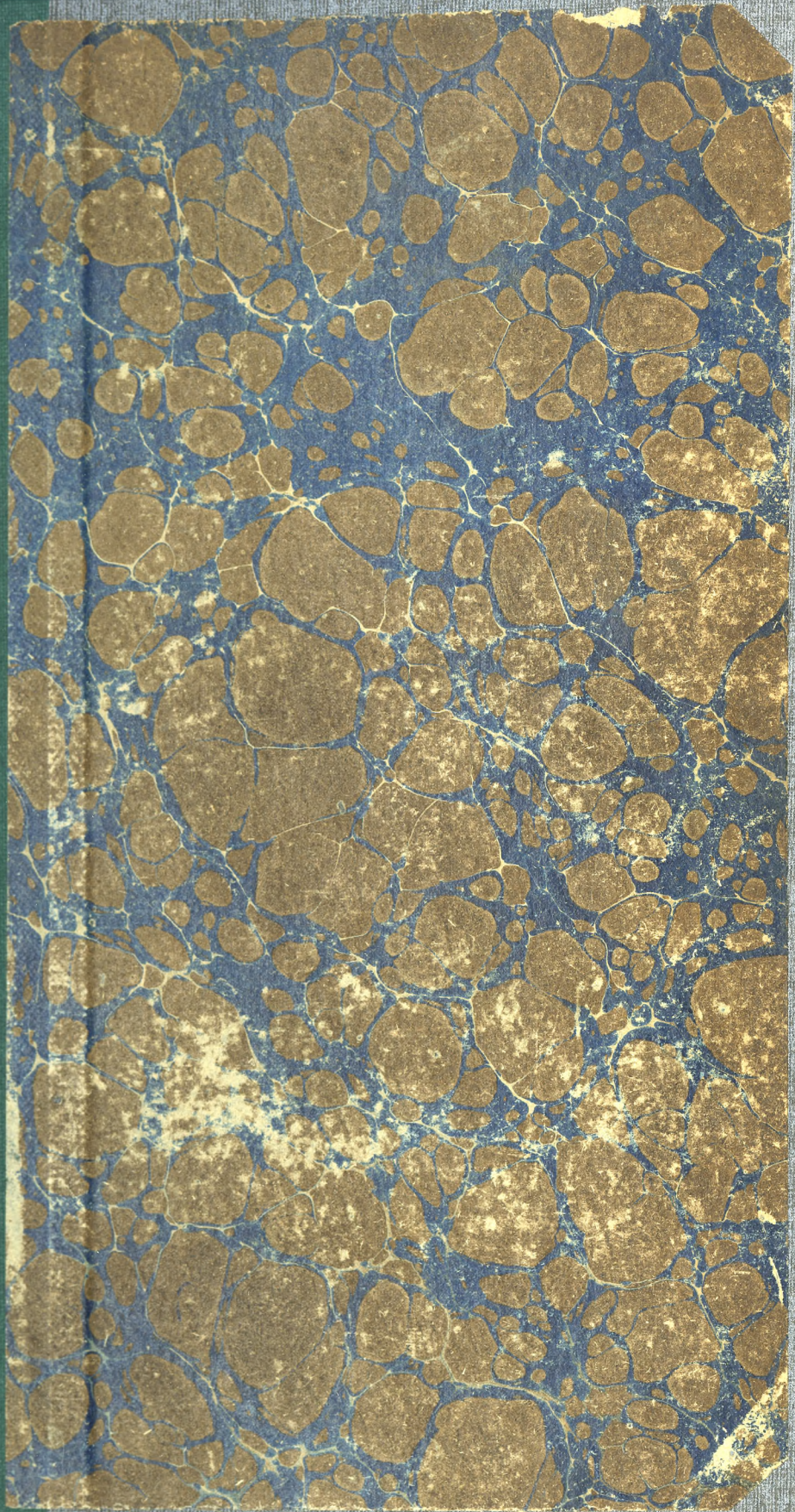


Politikai
röpiratok.

145.



145

1280

2.

JAVASELAT

Felséges Hazán!

A

MAGYAR KÖZLEKEDÉSI ÜGY

RENDEZÉSÉRÜL.

GROF SZÉCHENYI ISTVÁN.

1848.

1280

Magyar Képzési Ügy
Képzési terv
A képzési terv
A képzési terv

LAVAZAT

Magyar Képzési Ügy
Képzési terv

De hogy is legyen a képzési terv
Bürokrácia

MAGYAR KÉPZÉSI ÜGY

Képzési terv

RENDEZÉSÉRŐL

Magyar Képzési Ügy
Képzési terv
A képzési terv
A képzési terv

GROF SZÉCHÉNYI ISTVÁN

1848

Felséges Haza!

Hosszu álmaink s több mint félszázados szónoklatink után úgy látszik: elvégre 'tennünk' is kellene valami nagyobb-szerűt már, ha a nemzetek sorából disztelenül kisodordatni nem akarunk.

Fajtánk csudálatosan fentartotta magát, de most bizonyosan bukik, vagy hosszú sorvadásnak indul, ha — mielőttkéső volna — a meddő vitatkozások vágásibul kibontakozva a tények mezejére nem áll. Szebb jövődönket a tett azonban még koránsem biztosítja — s e körül ne csal-

Feljegyzés

juk magunkat — ha az efféle felszínes, egyoldalú, vagy épen éretlen.

Nekünk magyaroknak, rémitő hátramaradásink közt régibb nemzetek tapasztalásit felkincselve, organicus, egybenfüggő, az egész hazát egyiránt érdeklő eljárásra van szükségünk. Minden, mi egyes osztályok vagy épen egyesek érdekeit ápolja, vagy a hon csak bizonyos tájainak kedvez, egyenesen bántalom az egészre; minthogy felvirágzás tekintetében nem megyékrül, egyes hatóságok-

rul, duna- vagy tiszai kerületekrül, vagy egymástul elszigetelt kastákrul van és lehet többé szó, hanem — hála a menyei gondviselésnek — valahára az egyetemes hazának szent ügye forog kérdésben.

Házsártos, egymást üldöző népbül, melly erejét kölcsönös zsibbasztására fecsérli, elvégre egycsaláddá, egy és osztatlan erős nemzetté akarunk, és Isten segítségével fogunk összeforni; mert csak így válhat — most csekély mivel eldiribolt —

erőnk eldöntő sullyá. Efféle nélkül pedig, minthogy egyedül erő szolgálhat nemzeti boldogság valódi alapjául, soha sem fog vérünkre derülni mosolygó üdv.

Minden oldalrul szükséges ehez képest — legyen az bár szellemi, bár anyagi — a gyökérig ható egybenfüggő, s ernyedetlen állhatatossággal ápolt javítás.

Közlekedések nem képezik az országok velejét ugyan, de csak olly hatásuk van, mint valami élő test vérerei-

nek; ámde, noha azok jobb voltát közvetlen szellemi javításoknak nem nevezhetni, azért mégis épen olly elmulhatlan azoknak tökéletesen elrendezett volta; valamint akadozó, vagy lázas vérforgás közt a legegészségesebb velő is szolgailag lenyügözve van; s hiába küzd a szellem az anyagnak fejletlen súlyával.

Legyen ehez képest szabad, felséges Haza, mennyire körülményeim engedik, ezennel mély tisztelettel az ország egybengyült Rendei előtt letennem honunk

közlekedési ügye körül némi általános nézeteket, mellyeket több jeles fők segítségével összeszedni alkalmam volt.

Ha nem egészen hasztalan munkát vittünk végbe, bő jutalmunkat már ki nyerénk.

A mélyen tisztelt egybengyült
országos Rendeknek

Pozsony január 25-dikén 1848.

legkisebb de leghűbb szolgája

Grof Széchenyi István.

TARTALOM

...szabályok megalkotásának...
...a közérdek érdekében...
...a jogszabályok...

...Ha pedig az államháztartás...
...villámok...
...nyújt...

A Magyar Hírlap egyházi...
...országos Hírlapok...

Magyar Hírlap 11. évfolyam 1885

...a jogszabályok...
...a közérdek érdekében...

19

Midőn a közlekedési ügyek rendezésében hazánk anyagi felvirágzásának talpköveit akarjuk letenni, ne felejtjük, hogy ez által egyszersmind viszonyaink egész épületét érintjük; nincs köz-, és magángazdaságunknak ága, melly általa ne illetetnék; sőt belgazgatási rendszerünk mostani szétágzásai is újabb, eddig szokatlan irányt nyernek kikerülhetlenül; ne felejtjük azt sem, hogy a közlekedési ügyek elintézésénél megállani nem lehet; de közvagyonosodásunk, s a magyar faj emelkedése még más intézkedéseket is megkíván, miket itt tüzetesen tárgyalni helyén kívül lenne ugyan, nem lehet mégis azokat szemelől téveszteni egy pillanatra sem, különben most, vagy később férkeztelenségek fognak összeállítani, s ez az eredményben boszulandja meg önmagát.

A tér, mellyre most a törvényhozás lép, hazánkban majdnem egészen járatlan még; a mi lépések eddig történtek, csekélyebbek ugyan, hogysem nevezetesb kárt idézhetnének elő, mégis intés gyanánt elegendők arra, hogy kiindulásunk hiányait be-

lássuk, s idejekorán helyre hozzuk az első lépések tévedéseit. Minden esetre csak minmagunktól függ hazánk eddigi mulasztásiból a lehető legnagyobb nyeresémet vonni az által, hogy a polgárosodott világ drágán szerzett tapasztalatait, mellyek teljes kifejlődésükben állnak előttünk, felhasználjuk; mi egyedül attól föltételeztetik: mennyire tudjuk azokat saját viszonyinkra alkalmazni, s e közben megóvni magunkat a vak utánzás, avagy szertelen elbizakodás ballépéseitől. Szóval függ a külföldi tapasztalatok elfogulatlan bírálásától, s saját viszonyaink helyes felfogásától.

Feladatunk nem egyéb, mint a világ-családdal állandó kapcsolatba lépni. Ollyforma korszaka ez a nemzetnek, mint midőn a serdülő először lép a világ elébe; a föllépés sokkép dönti el jövőjét. E rendezés ennél fogva reformkérdéseink leglényegesebbike, s az fog egykor bizonyosságot tenni e kor embereinek életrevalóságáru. Azért feladatunk sem nem könnyű, sem nem lehetetlen; nem könnyű, mert szemünket a végeredményekre függesztve a létező viszonyok bilincseit nem ignorálhatjuk; nem lehetetlen, mert más nemzetek példája áll előttünk, s mert e téren legkevesebb megalakult nézetekkel, s merev meggyőződésekkel találkozunk.

Vizsgálatim közepette soha sem tévesztettem figyelmem elől az országgyűlések eddigi előmunkálatait, s minden azóta felmerülő törekvési irányokat;

s mennyiben Ő Felségének kir. kegyelme által közelebbül a közlekedési ügyek élére állítatám, okom volt gondosan számot vetni e hivatás sajátos nehézségeivel; s midőn látom, mikép annyi uralkodó szokások, helyhatósági érdekek, nemzeti féltékenység, herögzött avatkozási hajlammal állítatom szembe: midőn az elkülönzésben, s feldarabolt — rendszert nem tűrő — munkásságban még biztosítékot helyező nemzettel szemközt egységet, s központosult munkásságot kell előidézni; midőn minden tartományi érdek ellenében az országos érdek súlyát kellend fentartanom: nem titkolhatom el magam előtt, mikép ez állás jövődjé, a dolgok természetéből folyólag — minden tiszta szándék, s jó akarat mellett is, — kocka. Ezért szabad reménylenem, hogy ezt a törvényhozás is méltányolandja, s mennyiben a nemzeti jogok elengedhetlen biztosítékai megtűrik, intézkedéseiben nem teszi állásomat lehetetlenné, s megadja mindazon támaszt, melly által a siker lehetővé válik, s megóvjá a rendezést azon szerencsétlenségtől, hogy nehéz, s akadozó közlekedési kibontakozás közepette végkép annak hibái miatt egyes hazafiak polgári hitele essék áldozatul. E körülményt legyen szabad állandó figyelembe ajánlanom, s engedtessek meg nekem, hogy az állás, mellyből e véleményt a közlekedési ügyek rendezéséről elmondom, javaslatimnak némi nyomatékot adjon az által, hogy a létesítés nem kevés aggodalmat okozó gondjai — a

dolgok mostani állásában — vállaimra nehezlhetnek, s e szerint az életkor hanyatlásnak indult szakában hivatva vagyok, egy nemzet anyagi fejlődésének első nehézségeivel, az újabb korszak, s megváltozott irányok természetes küzdelmeivel szembeszállni.

Hogy e sokoldalú tárgy áttekintését megkönnyítsem, czélszerűnek láttam a fejtegetést következő szakaszokra osztani u. m.

I. Fejezet: Általános szempontok.

II. Fejezet: A közlekedési rendszer alapelvei.

III. Fejezet: Számítási adatok.

IV. Fejezet: A magyar közlekedési rendszer részletes kifejtése.

V. Fejezet: A javasolt közlekedési eszközöknek hatóságok szerinti számbavétele.

VI. Fejezet: Költségvetés a javasolt közlekedési eszközök kiállítására.

VII. Fejezet: A végrehajtás rendezése.

I. FEJEZET.

Általános szempontok.

Hazánkban a közlekedések ügyét a véletlen vezette eddig. Egyes hatóságoknak, jobbadán pedig azokban egyes egyéniségeknek tevékenysége állított ugyan elő az ország némelly vidékein jó utakat: de azoknak iránya, fentartása, használhatósága mindig egyéniségek nézeteitül, s erélyétül függött. Hány példa van, hogy egyes vidékek közlekedési állapotát egy tisztváltóság felforgatta, vagy a kereskedelmi mozgásnak egy alispán új vonalt mutatott ki. Illy állásban rendszeres összeköttetésről, országos fővonalakról szó sem lehetett; mert rendszerünkül folyólag csak helyhatósági utaink lehettek, az ország, s annak érdeke képviselve nem volt.

Hajózható folyóink állapotát szinte, — sőt még inkább, — a véletlen határozta el. Folyóink, — még a Dunát sem véve ki, — magán-tulajdonnak tekintetnek sokak által. Az, mi bennök a köz-é, és az

egyeseké, annak korlátai soha kijelelve nem voltak. A hajózás, melly rajtok keletkezett, semmi szabályok által védve s rendezve eddig nem volt; a vizek medrei áthagyva a természet s egyesek romboló hatalmának. Hajózási törvény, uti s vízi rendőrség még a jövődönnek van fentartva.

Ezeket röviden azért említem fel, hogy midőn a közlekedési rendszer megállapításáról szólunk, ehez olly meggyőződéssel fogjunk, miszerint annak elrendezésére első elengedhetlen szabály: az eddigi gyakorlat gyökeres megváltoztatása; mert a régi rendszer, melly szerint hazánk hátramaradása olly természetes, s az új rendezés, midőn mindennek országossá kell válni, olly férkezetlenségek együtt, miknek egyeztetését a siker veszélyeztetése nélkül megkísérteni sem lehet.

A közlekedési ügy az, melly körül sem egyesek, sem hatóságok önálló és szétosztott munkássága sikerhez nem vezethet; miben, valamint csak minden erők egyesített munkássága állithat ki valami egészet s nagyobbszerűt, úgy annak létesítését máskép, mint központosított országos fölügyelet alatt, vezetni teljes lehetetlen.

Ebből jövődöre nézve kettő következik, mint okvetlen föltétel:

a) A közlekedés minden létező eszközeinek, — mint hajózható folyók s tavak, kereskedelmi utvonatok, — országos fölügyelet alá kell adatni.

b) Ezentúl semminemű közlekedési eszközt, mely közhasználatra szolgáland, — legyen az vas-pálya, víziépitmény a folyókon, csatorna, vagy köút, — kiállítani ne lehessen az ország által e célra föl-állított hatóság tudta s beszólása nélkül. Ideje ezért

1-ör. Hogy közlekedési eszközeink körül tisztába jöjünk, s valahára az ország viszonyait ezeknek irányában constatirozzuk. Ugyanis:

Eddigelé az országban a közlekedés meglevő eszközeit, melyeket az emberi munkásság állított elő, t. i. a kereskedelmi utakat a közerő, azaz — legyen mondva — az ország állította ki, s a kereskedésnek megnyitotta szabad használatul a nélkül, hogy kiállítás terhek fejében a kereskedéstől valami pótlékot követelt volna.

Mi eddig folyóinkon — alig említésre méltó — történt, szinte a kereskedés minden terheltetése nélkül állítatott ki; sőt a közelebbi országgyűlések az ország folyóinak rendezését, országos utvonalak építését elhatározták, a nélkül hogy fel is említett volna a kereskedést, — e milliókat követelő munkákért — vámok által teherviselési igénybe venni.

Ezeket nem panasz gyanánt csak azért hozom fel, hogy kitűnjék mennyire ellenkező rendszert követett az ország a közlekedések hatályosb eszközeire nézve, minők a csatornák, s minők kiválólag a vasutak. Ezeket ugyanis eddig egyedül öne-rejókre utasítottuk, s fedezésöket egészen a közle-

kedési forgalomra bíztuk. Evvel más szavakban azon elv van kimondva, hogy azon kereskedés, melly a folyók rendezését, utak fentartását nem bírta meg, állitson elő csatornákat s vasutakat és tartsa azokat fen.

Meggyőződésem tehát az, hogy ha fejlettebb közlekedési eszközök jótéteményeit akarjuk hazánkban élvezni, az országos segélyt azoknak kiállitásátul sem vonhatjuk meg.

2-or. Szükség, hogy a czél s az eszközök kelékei iránt tisztába jöjünk, mielőtt választunk. E tekintetben miután a külföld példája előttünk áll, nekünk ott kell kezdeni, hol ők hosszú fejlődés után végezték, s a közlekedések azon eszközeit kiállitnunk, mire a tudomány, s polgárosodott századunk felhivnak. E közben még is nem felejthetjük, hogy mig mi az emelkedettebb fejlődés közlekedési eszközeit honositjuk meg, saját fejlődésünk még nem érte el a megfelelő mérfokot. Ez által a közlekedési eszközök rendeltetése nálunk nem annyira egy már létező, s csak nehézkes kereskedelmi forgalom élénkítése, mint inkább a még nem létezőnek az országban előteremtése; sőt sok részben a még szunnyadó szorgalomnak a jutalom biztatásaival cselekvésre ébresztése. Ne felejtjük továbbá, miszerint e czél felé olly országban kell törekednünk, hol a nemzeti munkásság jobbadán a gazdag föld terményezésében keres foglalkozási tért, s hogy ennélfogva

kereskedelmi forgalmunk jórészt csak mezőgazdasági nyers termények olcsó szállításából nyerhet élénkséget.

Önként következik ebből, hogy valamint hazánkban már ennél fogva is a vasutak kiállítása egészen más alapot nyer, erre folytonos figyelemmel is kell lennünk, s a kiállításban ezt szem előtt tartanunk; különben haszinte szerencsésb helyzetű kereskedelmi vonalainkon vasutakat állít is ki a magánipar, s vállalkozási hajlam, valljon azok nemzeti termelésünk legtöbb cikkeinek értékesítésére fognak e szolgálni, szabadjon kétségbe vonni.

Mi engem illet, megvagyok győződve, hogy nálunk a vasutak csak úgy lehetnek a közfelvirágzás tényezői, ha azokat az ország saját körülményeinkhez képest célszerűen rendezi, t. i. a kiállításban a legnagyobb takarékoság által az olcsó szállításért, sőt azt is lehetővé teszi, hogy némely cikkekre időszerinti kedvezések nyujtassanak.

A cél tehát az ipart a termények olcsó elszállítása által föléleszteni; s ezért a közlekedési eszközök terheit fedezésül egyedül az iparra utalni nálunk még kevésbé lehet, mint másutt.

3-or. Tisztába kell jönnünk az iránt, hogy a közlekedési ügy elintézése egyáltalában meg nem tűri a töredékes foltozgatást, hanem az egész rendszernek egybevéve kell most legalább fővonalaiban meg-

állapítani: egyedül ez által kerülhetjük ki — hazánk százados átkát — a vidékek érdekharczából szükségkép fakadó visszavonást.

Vegyünk ugyanis bármely közlekedési vonalt, elváltan az egész rendszertül, csak magára vizsgálat alá: Ha annak kiállításához országos segély kívántatik, mindig úgy fog ez föltünni, mint egyes vidéknek nyújtott kiváló kedvezés a másik felett, melly ellen minden más érdek szövethet.

Legyen szabad e célra egy igen nevezetesszönyegen levő példát fölidézni. Mozgásban van a Tiszavölgy szabályozása. E munka legalább harmadfél millió hold leggazdagabb földet ad vissza a hazai iparnak. E roppant földhódítmánynak épen nincs a Tiszavölgy termékeny földén a birtokosokra nézve értelme, ha azok czélszerű közlekedési eszközök által terményeiknek új piacokat nem nyernek. Szükség tehát egyszersmind a hajózható Tisza, Bodrog, Szamos, Körös, és Maros folyók rendezése; szükség a debreczeni, miskolczy, szegedi, aradi vasut. Ámde hogy is kívánhatni méltányosan ezen közlekedések kiállításához az ország segítségét, midőn mindezen közlekedési új vonalok csak arra szolgálnának, hogy a Tiszavölgy gazdag, s olcsó termelésének megnyissák Pestet, s minden kereskedést a Dunán felfelé; mi okvetlen a dunavidéki mezőgazdaság csökkentésére vezetne. Így támasztanók fel az ország egyes vidékeinek érdekharczát a má-

sik ellen, miből talán egyes vidék emelkedése a másik rovására következhetnék, de köznemzeti felvirágzás soha sem!

Ennek kikerülése egyedül az egész, minden érdeket felkaroló, minden vidéket kielégítő rendszer megállapítása által éretik el, mellyben a dunai-vidék épen úgy mint a tiszai, megtalálja saját emelkedésének biztosítékait.

Másik fényes példája a töredékes intézkedés bal-kozvetkezőseinek a vukovár-flumei vaspálya tervezete, mellyben több vidékek érdekeinek keresett kiegyenlítése soha nem menthető balfogásokra vezethető vala az országot, tán csak azért, mert nem a közlekedés egész rendszerét, s az egyetemes érdeket, de vidékekét fogta fel, s ez által a haza központjának, sőt nemzetiségünknek érdekeit is megfoghatlanul mellőzte, mint ez alább bővebben is kitűnik. Sőt

Szükség az egész közlekedési rendszernek együtti megállapítása továbbá azért is, mert

a) A közlekedési fővonalok határozzák el azon-túl minden többi közlekedési eszközök irányát. Ha — például — a fővonalakon vaspálya épülend, minden többi vaspálya, s köut vonaloknak azokhoz kell simólni, s mindennek együtti összefüggő egészet képezni az országos közlekedés rendszerében.

b) Hazánkban a vaspályák sok vidékeken egészen új viszonyokat fognak alakítani, azok fogják

pusztáinkon a telepedések irányát, gazdaságunk rendszerét elhatározni; s már ezért is fontos tudni az országos közlekedések fővonalait, hogy azon vidékek egyszerü lakói birtokaikban a nyereszkesedők zsákmányaivá ne váljanak, de birtokuk becsét előre megismerjék. —

c) Kikerülhetlen e nélkül a közlekedési eszközök kiállításában a nagy vesztegetés, midőn utvonatok építenének olly irányban, melly az országos közlekedési rendszerbe illeszthető nem volna, s felesleges párhuzamokat képezne.

4-szer. Tisztába kell jönnünk még az iránt is, miszerint ha a közlekedési ügyet egész complexusában vesszük figyelemre, azonnal egészen más eredményekre jutunk a kamatbiztosítás, s bérszabályozás rendszerére nézve is, mert

Kamatbiztosítás egyes vonalra alkalmazva végelemzésben nem egyéb mint egyes vidéknek nyújtott kedvezés a másik rovására. Ez által t. i. lehetséges, hogy a vitelbér alászállitassék, mi külkereskedés tekintetében főczél, de például egyes vonalokra alkalmazva belkereskedésünkben egyik vidék emelése másik elnyomásával.

A bérszabályozás olly fontos kérdés, melly mint az adórendszer, nemzeti iparunk életébe vág, s egyes vonal szempontjából helyesen el sem határozható. Nyujtassék például kedvezés az ország alsó részéről Pest felé vezető vonalnak: a

Dunavidék ezt okvetlen megérzi. S míg egyes vonalokra alkalmaztatik a kedvezés, mindig lesznek vidékek, mellyek saját érdekeik nyomasztására fizetnek. Ezért ha a bérszabályozást helyesen akarjuk intézni, ennek mindig csak országos szempontbul, s az egész ország iparának figyelembe vételével kell történni. Így a Dunavidéknek, ha neki hasonló kedvezések által megnyitatik több oldalrul az örökös tartományok felé, s tengerpartunkhoz az olcsó, s biztos közlekedés, nem volna oka féltékenynek lenni a Tiszavidék gazdag forrásaira, könnyü termelésére, s olcsó közlekedéseire.

Lesznek továbbá vonalok, hol köz országos szempontbul, s mindenkire kiható érdekekben különös kedvezmények lesznek szükségesek némelly czikkekre nézve. Például a fiumei vonalon a gabnának talán különös kedvezményben részesülendnek a galaczi, s odessai verseny kiállhatásáért; de ezt senki sem fogja egyes vidéknek adott kedvezés gyanánt tekinthetni, mert ez által, ha a közelebbi gabna-termelés utat nyer külföldre, megnyílnak a Tiszavidéknek a belföld többi piaczaia s kereskedelmi viszonyok kiegyenlítik egymást.

5-ör. Mult országgyűlésen követeltetett a központi, s fiumei társaság által a párvonalak elleni tilalom 15 évre. Ki kell itt határozottan mondanom, hogy ez jogtalanság volna. Arra hogy egyik vidék a vaspálya jótéteményeit nyerje, nem lehet más

vidéknek jövedőjét áldozatul adni; nem ez a helyes mód, mellyel az ország a felvirágzás eszközeit lehetővé teszi, hogy t. i. virágzó vidékeket évek hosszú soráig elzárjon azon jótéteménytől, mellyért, hogy egyik vidéknek megszerezze, egyes helyeken saját népének érdekeit áldozza fel, s leteszi a közlekedési egyedárúság talpkövét, mi felvirulásra nem vezethet. Végre

6-or. Ne felejtjük soha a mult országgyűlésnek annyi tanuságot nyújtó jeleneteit; midőn töredékes intézkedésünk, s a felette csekély s nem helyesen rendezett kiállítási töke, az érdekek tusáinak annyi tért nyitott, mint az 1844-ki october 21-ki kerületi ülésben, holis vidék ellen vidék, megye ellen megye vívott elkeseredve. Ne adjunk illyesekre alkalmat. E helyett igyekezzünk minden érdeket kellőleg figyelembe venni, kielégíteni, s számotvetve erőnkkel úgy sáfárkodni, hogy ne legyen vidék melly felejtve, vagy mellőzve érezze magát az országos közlekedések jótéteményiben.

II. FEJEZET.

A közlekedési rendszer alapelvei.

Mielőtt a magyar közlekedések egész rendszere fővonalaiban biztosan megállapíthatnók, szükség kel-
lő tájékozásul azon elveket vizsgálat alá venni, mel-
lyekből kiindulva a közlekedések rendszere általá-
nosságban biztosan elhatározható lenne. —

E tekintetben ha gyakorlatilag akarunk eljárni,
ne keressünk utmutatást azon előnyök elméleti fej-
tegetésében, mellyek a közlekedés különböző esz-
közeinek egyikét a másik fölibe emelik; ennél sok-
kal célra vezetőbb leend, a polgárosodott világ köz-
lekedési tekintetben legfejlettebb országainak példá-
ját idézve fel, vizsgálat alá venni mind azon adato-
kat s azokból kitünő eredményeket, mellyekkel az
utósó évtizedekben történt óriási fejlődések után
olly bőséggben birunk. Az ezekből elvitázhatlanul
vonható következtetések, a legbiztosb intés szá-

munkra mit tegyünk, miben kövessük, miben kell elkövetett hibáikat kerülnünk, és miként kell a külföldnek annyi fáradalom s költséggel szerzett tapasztalatait saját viszonyainkra helyesen alkalmaznunk.

A közlekedési eszközök, mellyeknek az égalj. országos, vagy helybeli szükségekhez alkalmazottnak kell lenni, általában két osztályba sorozandók: u. m. száraz közlekedés eszközei: vaspályák és kőutak; a vízi közlekedésé: tenger, tavak, folyók, s csatornák.

Van ország — mint Hollandia — hol a kereskedelmi mozgalom fő tényezői a csatornák; más ország — mint Belgium — hol ez állást a vasutak foglalják; van ismét ország — mint Éjszak-Ámerika — hol vasutak és csatornák majdnem egyező arányban léteznek, hol ekép a kőutak csak alárendelt fontosságúak; és végre Angolország, hol vaspályák, csatornák, s kőutak — az utósó időig majd nem egyenlő arányban — együttvéve egészítik ki az ország közlekedési rendszerét; míg Europa többi közállományai — Franks némileg Németország sőt Ausztria kivételével is — igen csekély csatorna vagy vasuti összeköttetésekkel bírnak, hol minden közlekedés országutakon történik, mellyeknek külön nemei a mesterségesen készült különféle kőutaktul le a hazánk alföldén keresztül vezető töltött s homokos utakig változnak.

A közlekedések mindenik fajának voltak külön országokban, s külön időben apostolai; a mi fela-

datunk, minden elfogultság, s elővélemény nélkül vizsgálat alá venni az eredményeket, miket a tapasztalat másutt mindenikről nyújtott. Ugyanis:

a) A külföld közlekedési kifejlődésének rövid vázlata.

Angolország, noha ma már olly köuti összeköttetéssel bir, melly szilárdsága, s jósága miatt világszerte mint a gyanánt szolgálhat a múlt század folytán e tekintetben még olly hátra volt, mint saját hazánk. Ekkor még a belforgalom nemcsak igen lassú, de az áruszállítás fölötte drága is volt; mi miatt a most már leggazdagabb tartományok terményei, s ásványai ott, mint itt, a közlekedési eszközök hiánya miatt használatlan heverték.

Azonban 1780ik év körül a Bridgewater - csatorna megnyitása nagy változást okozott. Ennek kedvező eredményei a közfigyelmet a csatornázás felé vonták, s életet adtak azon nagyszerű csatorna-rendszernek, melly sok ideig az angol kereskedés fő mozgatója volt, s melly ennélfogva lassankint az egész országra kiterjeszkedett; kivált miután a közlekedések ezen eszköze különösen a nehéz s nagy teriméjü árúk szállításánál a legjobb utak mellett is nevezetes hasznot hajtott.

De valamint sok új, s magában üdvös rendszer az alkalmazásban meghaladja mértékét, ugy történt

ott is; midőn csatornák készültek olly vidékeken s olly viszonyok közt, hogy azok a vállalkozóknak hasznót, a kereskedésnek gyarapodást nem adhattak. Ehez járult, hogy az egyes társulatok lassankint szövetségbe léptek, s ez által minden versenyzés lehetlenné, s az állapot a közérdekre nézve nyomasztóvá vált. Sokáig türte ezt a kereskedés, mert nem felejtette a jótéményt, mit a csatornák nyujtottak: mellyeknek ellenében egyedül az uti közlekedés tökélyesbitésében igyekeztek némi versenyt támasztani, mi itt-ott sikerült is. A dolgok ezen állapota tartott 1825-ik év tájáig, midőn az áruszállítási forgalom rendkívüli gyarapodása a változást halaszthatatlanná tette; kivált miután a csatorna-társulatok, elárasztva szállitmányokkal, a forgalmat nem csak igen drágán de hanyagúl is kezdék kezelni annyira, hogy ez időben a parlamentnek benyújtott adatokból kiviláglott, miszerint a gyapot, melly New-Yorkbul Liwerpoolba 20 nap alatt érkezik, onnan nem ritkán hat hét alatt jutott el Manchesterbe. E lassuságot az angol nem türhetvén tovább, sok ellenzések után 1830-ban megnyitott a liverpool-manchesteri vasutvonal, s ez adott a közlekedések ezen ágának a személy s áruszállítási téren mindenütt lengületet, miután az már jóval az előtt a bányakerületekben jó sikerrel használtatott.

Ez, tömött rövidségben az angol közlekedési rendszer sajtászerű kifejlődésének története, melly

a csatorna rendszeren indulva, kifejtette a kőutak tökélyesbítését, s végre a vasutakra áttérve ma már a legnagyobb szerű példa gyanánt áll előttünk, s hatását az egész mivel világra kiterjesztette. Így támadtak az utósó 15—17 évben a világ legbámulatosb művei:

Nevezetesen Angolországnak mintegy ezer millio ezüst forintba került vasutai, mióta a fővonalok megnyitattak, a kereskedelmi forgalomnak olly hatalmas lengületet adtak, melly legbuzgóbb apostolainak legvérmesb reményeit is fölülhaladta az eredményben: miután azóta a szállitásbér általában 50 %-el alább szállott, a kiállításbéri töke pedig évenként közepesen 5 %-t jövedelmez.

A vaspályák ennyire kedvező eredményei természetesen a közlekedések más eszközeinek becstét igen csökkentették: különösen hatottak pedig a csatornákra, ezeknek értékét 40—50 %-tel alászállítván; mi miatt azok néhol teljesen elhagyattak; másutt — igen népes gyárvidékeken — fentartották magukat, hol elegendő viz van, s az esés viszonyai kedveztek. — Ebbül következett, hogy Angolországban már most csatornák nem is építenek, kivéven mellékmivek gyanánt, p. o. tenger s folyók összekötésére, vagy azokon a nehéz közlekedési pontok kiigazítására.

A kőutak ott sokkal kevesbé szenvedtek a vaspályák által mint előre hitték; jelenleg arra szol-

gálnak, hogy az egyes helyeket egymással, s a legközelebbi vasuttal összekössék; e részben fényesen kimutatá a tapasztalás, miszerint szaporodott közlekedési eszközök a forgalom gyarapodását eszközlik mindenhol.

Éjszak-Ámerikának s Canadának kevés mesterséges kö-utai vannak, ellenben nincs ország hol a csatorna rendszer olly kiterjedést nyert volna. Vannak ugyanis Éjszak-Ámerikában minden nagyságu csatornák, a legkisebbektül azon óriási mivekig, mellyek az ottani nagyszerü folyókkal szinte versenyeznek. Azon adatok tehát s eredmények, mellyeket a tapasztalás onnan nyújt, számunkra nagy becsüek, s minden figyelmet érdemelnek.

Éjszak-Ámerika még mielőtt valamelly nevezetes vaspályavonal ott megnyitott volna, már el volt látva, — a kisebb fontosságú mellékvonalokat ide nem számítva 6—700 geogr. mértföld csatornavonallal. Az eredmény végkép abban mutatkozott, hogy e kiterjedt csatornarendszer az eredeti vállalkozók romlásán kívül, elvégre az ország kereskedelmi forgalmát is mindinkább zsibbasztotta, midőn az áruszállítás a csatornák 4—5 hónapi befagyása által évenként huzamos időig vesztegelni kényszerült. S miután ekként a csatornarendszer a kereskedelmi megélénkült forgalomnak csak néhány hóna-

pig nyitott lassu szállításra utat, ez által a szállítás-bér is aránytalanul megrágult; a fentartási költségeket ugyanis, mellyeket egész évi használat nem nagyobbított volna, a nyári forgalomnak kelle fedezni, a néhány hónapi veszteglésben pedig azon idő jövedelmei elenyésztek.

Ezen körülmények idézték elé Éjszak-Ámerikában a vasutvonalok építését, mellyek ép oly nevezetesek, mint Angolországban; sőt számunkra még különös figyelemre méltók hosszúságukért, s azon lényeges módosításokért, mellyeket ott sajátszerű viszonyok, — t. i. az ország kiterjedése, nagy térségek, s aránylag csekély kiállítási források, — a vasutak építésére, s mozgásban tartására nézve szükségessé tettek.

Éjszak-Ámerika vasutakba 400 millió ezüst forint tőkét fektetett. Jövedelmezési tekintetben hasonló eredményre jutott, mint Angolország, t. i. a befektetett tőke 5%-tel kamatoz, míg a csatornák — egy két kivétellel — a kiállítási tőke kamatját, sőt néha a fentartási költségeket sem fedezik, s végre a kereskedelmi forgalomnak sem feleltek meg kielégítőleg.

A csatornák ekképeni elhanyaglásának okai gyanánt főleg következőket hozhatjuk fel: a téli hónapokoni veszteglés, népetlen vidékeken a forgalom csekélyisége, lassú szállítás, mindenekfelett pedig

— kevés kivétellel — a fentartási költségek rop-
pantsága.

Francziaországban a belközlekedés álla-
pota még nem fejlődött azon fokra, mint ezt e nagy
ország állása s igényei megkívánák; kivált tekin-
tetbe véve azt, hogy ott a közlekedési ügyek kor-
mányzása már 1750 óta egy e célra felállított tes-
tületre bízott. Nem akarok e helyen az ottani köz-
lekedési állapotok fokunkinti kifejlődéséről részle-
tességekbe bocsátkozni, legyen elég megjegyez-
nem, hogy több kisebb kísérletekből nyert eredmé-
nyek után 1842-ben elhatározta a kormány egy
rendszeres, s az egész országra terjedő vasútháló-
zat életbeléptetését. E célra megkészült a terv,
melly szerint Parisbul, mint központbul a fővonalok
a tengerpart, s más pontok felé ugy irányoztatnak,
mint a külfölddeli kereskedés viszonyai igénylik, a
belforgalom követeléseit pedig szárnyvonalok látják
el. — Ezen terv után már több vonalok készültek
el, mellyek azon jótékony hatás mellett, mellyel a
kereskedés emelésére voltak, még a kiállítási tőke
 $4\frac{3}{4}$ % kamatjával is jövedelmeznek.

Hollandia viszonyaihoz mért, s igen jólren-
dezett csatornaközlekedésnek tulajdonithatja job-

badán virágzását. Ez azonban Holland saját szerű fekvésének, s nem elvontan a csatornarendszernek következése, mit leginkább bizonyít Belgium fejlődése az utolsó 17 évben. Belgium ugyanis — Angolország után — az európai statusok közt első volt, melly minden erejét hatályosan a közlekedések kiállítására s rendezésére fordította. 1830-ban elszakadván Hollandiától, ez által a Schelde torkolatit mint kereskedésének kapuit elvesztette, ugyszinte minden Hollandiával közös közlekedési eszközöket, annyi csatornák szabad használatát. Kormányja azonban azon igen czélszerű vasuthálózatban, mellyel az országot 1834 óta ellátta, annak nem csak bő kárpótlást szerzett, sőt az ország forrásai azóta nevezetesen gyarapodtak, a kereskedési forgalom élénkült, szóval a félt károk, s hátramarádások nyom nélkül enyésztek el. Végre még Hollandia is minden csatornái mellett elhatározta magát egy rendszeres vasuthálózat kiállítására, s némely vonalokon ma már ott is a csatornák mellett vasut is élénkíti a kereskedelmi forgást.

b) Következtetések.

A fenebbi adatok elvitathatlan tény gyanánt szólnak meggyőzőbben, mint minden okoskodás a közlekedési eszközök külön nemeinek országos értékéről. Ugyanis világos, miszerint a vasutak ha-

tásai, s jövedelmi forrásai szembeötlőleg különböznek a csatornákétul; s ennél fogva olly helyeken is, hol mindkettő létesíthető, könnyen megtörténik, hogy míg a vasut fényesen fenáll, a csatorna-vállalat megbukik.

Ennél fogva a csatornák használatát, mitül a külföld is eltért, s a kereskedés magasb fokára kielégítőnek nem talált, csak ott lehetne ajánlani, hol hajózható folyók, vagy tavak közt összeköttetés gyanánt szolgálnak. Ez esetben czélszerűek, mert a fagy által épen csak annyira szenvednek, mint az anyavíz, mellynek kiegészítő részei. Ellenben sem mint önálló közlekedési eszközök, sem más közlekedési eszközök kiegészítői gyanánt nem ajánlhatók; mert befagyásuk által a forgalom hónapokig vesztegel, sőt például vasuttal kapcsolatban miattok az is vesztegelni kénytelen.

A csatornák ebbeli természetén fájdalom segíteni nem lehet, sőt ez annyival nyomasztóbb, mennyiben a baj fokokint növekszik, azon mértékben t. i. minél inkább élénkül a kereskedelmi mozgás és minden fennakadás érezhetőbbé lesz. Ezokért olly országokban, hol a tél erős és tartós, csatornákat a közlekedés fővonalaira alkalmazni menthetlen hiba volna, s azoknak más rendeltetése nem lehet, mint a természetes folyóutak összeköttetésénél, vagy rendezésénél.

Kőutak legkevésbé alkalmasak a közlekedések

alapját képezni; azért országos fővonalakra nem ajánlhatók. Mert noha nagy költséggel fentartva, a kereskedés alantabb fokán némi elénkséget tarthatnak fen, mindenesetre csak lassú, főleg pedig legdrágább szállítást eszközölhetnek.

Ezekbül következők folynak egy összefüggő országos közlekedési rendszer megállapítására nézve, alapelvek gyanánt:

1-ör. Hogy közlekedési eszközök közt vaspálya legezlszerűbb arra, hogy a nemzeti kereskedelem fölélesztésének alapjául tétessék, s a kereskedés fővonalain helyt foglaljon; mert csak a vasut képes biztos, gyors, szakadatlan, s olcsó összeköttetést szerezni, s csak általa nyugoszik a belkereskedés biztos s sebesebb kifejlődést ígérő alapokon.

2-or. A közlekedés többi eszközeinek a vasutak irányában csak alárendelt állást lehet adni.

3-or. A csatornákat csak arra lehet használni, hogy vagy a hajózható folyók utja röviditessék, vagy az egyes pontokon kiigazitassék, vagy azok egymással összeköttetésbe hozassanak.

4-er. A köutak rendeltetése az, hogy az egyes helyeket egymással, s a közel vasuttal vagy hajózható folyóval kapcsolatba hozzák.

III. FEJEZET.

Számitási adatok.

Miután így a közlekedési eszközök mindenikének az eredményekből fejlett fontossága szerint állását kimutattam, s rendeltetését a közlekedési egész rendszer megalapításában kijeleltem; szükségesnek tartom a közlekedési eszközök mindenikét még a kiállítási tőke tekintetében is, vizsgálat alá venni, részint azért, hogy költségeik is egymás irányában kellőleg mérlegeltessenek, részint mert saját hazánk közlekedési szükségeinek kiszámításában a külföldi adatok biztosabban alapot nyújthatnak, mint a minden adatok hiányában okoskodás; s végre mert a számok — feltéve, hogy helyesen használtak, — győzőbbek, mint minden vitatkozás.

a) Vaspályák.

Az angol vaspályák költségei közép számítással egy geogr. mértföldre tesznek 1,610,000 ez. frtot. Ez az egyes rovatokra így oszlik el:

Egy geogr. mértföldön földszerzés 184,000 fr.

A vonal elkészítése (talap, tetőzet) ál-

lomások 1,012,000 „

Mozgonyok s szállítási eszközök . . . 368,000 „

Kezelés s vegyes költségek a kiállításnál 46,000 „

összev 1,610,000 „

A belga vasutak kiállítási költségei egy geogr. mértföldre közép számítással tesznek 788,500 ezüst forintot, eloszlik így:

Földkisajátítás s vonalkészítés . . . 612,750 fr.

Mozgonyok s szállítási eszközök . . . 99,750 „

Állomások s épületek 52,250 „

Irodák s vegyes költségek 23,750 „

összev 788,500 „

Könnyebb áttekintés végett külön országokban a kifejtett kiállítási költségeket a következő táblába foglalom:

	Kimutatása az alábbi országokban épült vaspályák egy geogr. m. földre közép számítással vett költségeinek.	saját pénz- lábunk szerint ezüst pénzben.
1	Angolországban	1,610,000
2	Franciaországban	1,016,000
3	Belgiumban	788,500
4	Hollandiában	712,500
5	Poroszországban	428,142
6	Éjszak-Amerikában	414,000
7	Németországban	403,750
8	Ausztriában	567,900

Ezen összeállítás szerint kiállítási költségek tekintetében a vaspályák három osztályba sorozhatók; legdrágábbak az angol és frank vaspályák; legolcsóbbak a német, porosz, s amerikaiak; ezek közt a belga s hollandiak közepet tartanak.

Az angol és frank vaspályák feltűnő drágaságát okozták — a kiválólag drága építésmódon kívül, — a vonalok helyzeti nehézségei, aránytalanul nagy kisajátítási, kármentési, s haszonváltási költségek, magas munkabér, végre a parlamenti s előleges költségek nagysága, melyek Angolországban az összes kiállítási tőke 5—9%-jét teszik.

Belgium és Hollandiában noha a helyzeti körülmények kedvezők, a kiállítási költségek mégis aránytalanul nagyobbak mint Németországban, mit főleg az építésmód s magasb munkabérnek, különösen pedig annak tulajdoníthatni, mert — mint például Belgiumban — a vasutaknak sokkal nagyobb áruszállítási forgalmat kell ellátni, ezért a mozgonyok s szállítási eszközök sokasága emeli fel a kiállítási tőke öszvegét.

Éjszak-Ámerikában a munkabér magas ugyan, mint Angolországban, de minden egyéb viszonyok rendkívül kedvezők; különösen a nagy térségek a földmunkák költségeit igen csekélyre ol-

vasztották; minden legyőzendő helyzeti akadály apró bevágásokban, vagy csekély feltöltésekben állott; műmunkálatok, utvezetések és tunnelek épen nem léteznek, a hidak a közelfekvő erdők ingyen fájából készültek; az állomási épületek szinte egyszerűn ingyen fából állítottak ki; e felett a vaspályák többnyire egy vágásuak, mert azon nagy távolsághoz mérve, mellyen keresztül vonulnak aránylag nem nagy forgalmat kell ellátniok. Ily körülmények tették lehetővé Ámerikában a kiterjedt vasutrendszer olcsó létrehozását.

Szükséges még ezen kiszámítási adatok kiegészítéséhez némi tájékozásul legalább az angol, belga és francziaországi vaspályák fentartási, igazgatási s szállítási költségeiről, mint mellyekről részletes adatokkal birunk, egy kimutatást összeállítani, s a felhozott országokban közép számítással az évenkinti bevétel, kiadás, s abból fejlődő jövedelmezést kimutatni. Ez így áll:

Ország	Éves bevétel (millió frank)	Éves kiadás (millió frank)	Éves jövedelmezés (millió frank)
Angol	1000	400	600
Belga	200	80	120
Franciaország	1500	600	900

Szám.	Kimutatása az alábbi országok vasutainál kifejlett bevétel, kiadás s jöve- delmezésnek közép számítással egy geogr. mföldre véve.	Bevétel.			Ebből fentartási, szállítási, igaz- gatási költségek fogyasztanak évenként.			Marad tiszta jövedelem egy mértföldön.			A szállítási tőke fizet kamatot.	Jegyzés.
		ezüst fr.	ezüst fr.	‰	frt.	‰	‰					
1	Angolországban	138,000	57,960	42	80,040	58	5				Az angol vaspályák- ról meg kell jegyezni, mikép az összes bevétel 63‰-jét a személy- szállítás teszi, az áru- szállítás csak 37‰-t.— Továbbá hogy az 5½ mértföld hosszú liver- pool-manchesteri vona- lon az áruszállítás na- ponta 30,000 mázsára növekedett.	
2	Franciaországban	97,844	50,876	52	46,968	48	4¾					
3	Belgiumban	59,533	30,360	51	29,173	49	4					

Ebből tűnik ki, miszerint a fenebbi országokban a vaspályák nyers bevétele a kiállítási tőke $8\frac{1}{2}$ — 10% jét megközelíti; a tiszta jövedelem pedig 4 és 5% közt változik.

b) Csatornák.

A csatornák kiállítási költségeire nézve olly részletes és kimerítő adatokkal nem birunk, mint a vasutaknál; különben is a csatornák kiállítási költségei igen változók, s függnék különösen még a földtér minőségétül, víztartósságátul, s az esés viszonyaitul.

Angolország csatornába, mintegy 150 millió ezüst forintot fektetett. Azon vonalokat véve számításba hol a föld minősége, vízeset kedvezők, s semmi különös akadályok nem voltak, egy mértföld csatorna közép számítással került körülbelől 350,000 ezüst forintba.

Éjszak-Ámerikában csatornákra mintegy 100,000,000 ezüst forint költetett el; azon vonalokon, hol a körülmények sem nem legkedvezőbbek, sem nem legterhesbek voltak egy mértföld közép számítással mintegy 200,000 ezüst forintba került.

Franciaországban több első rendű csatorna-vonalak kiállítási költségei közép számítással egy mértföldre 400,000 ezüst forintot tesznek.

A Lajos-csatorna kiállítási költségei közép számítással egy mértföldre 500,000 ezüst forintot mutatnak ki.

Ezeket egybefoglalva az tűnik ki, hogy a csatornák kiállítási költségei, a vasutak költségeivel egybehasonlítva, és leróva a szállításra külön megkívántató eszközök árát, Német- s a szomszéd országokban igen egyenlők fognak lenni, a mellett pedig a vasutak egész évi szakadatlan mozgást engednek, ellenben a csatornák tél idején befagynak, s az évnek csak bizonyos részein használhatók.

c) Kőutak.

A mesterségesen készült kőutak kiállítási költségei közép számítással külön országokban következőleg állanak :

	ezüst forintba
Angolországban egy mértföld került	102,280
Éjszak-Amerikában	138,000
Franciaországban	70,000
Poroszországban	73,000
Belgiumban	66,000

minthogy azonban a kőutaknál a fentartás a leglényegesebb dolog s ennek költségei a kiállítási tőkéhez mérve a legnagyobbak, szükség hogy ezen költségeket is részletesen taglaljam :

Az utfenntartási költségek természetesen igen különbözők, mert függnek: a forgalom nagyságától, anyag minőségétől, készítés szilárdságától, s különösen az égalj behatásától. Meg fogjuk azonban alább látni, hogy némely helyeken a kiállítási tőkének majdnem egy harmada kivántatik az évi fenntartás költségeire.

Angolországban parlimentalis oklevelek szerint az 1821től 1829iki szakban minden kőutak, mellyeken a napi forgalom 100 vontató lóra számított, fenntartási költségek fejében kimutatott mértföldenkint 4000 ezüst forint évi költséget.

ez. forint.

Franciaország hasonló körülmények közt	
évenkint	1,800
Poroszország	2,880
Bajorország	2,160
Belgium	1,420

Olly angol főutak, hol a forgalom naponkint 500 vonó lóra ütött ki, egy évi fenntartási költségül megkivántak 17,112

Sőt a London környéki utaknál, hol mintegy 900 vonó ló naponkinti forgalom mutatkozott, az évenkinti fenntartási költség egy mértföldre tett 29,697

mi következőleg oszlott egyes rovatokra :	ez. fr.
a) Anyag és kézimunka évenként . . .	24,856
b) Tiszt, s felügyelők fizetése . . .	1,332
c) Öntözés	1,853
d) Légszeszvilágítás	1,656
	<hr/>
	összev 29,697

Meg kell itt jegyezni, hogy a fent elsorolt országokban, hol a legjobb köutak vannak, azoknak jó-sága a kiállítás s főleg a fentartási költségek mennyiségétül függ; úgy hogy például Angolországban, hol a fentartási költségek a legnagyobbak, a legjobb köutak is vannak. — Azonban minél nagyobb a kiállítás s fentartási költség, annál olcsóbb a szállítás-bér, mert noha Angolországban a fentartási nagy költségeket a szállítás hordozza, mégis sokkal kisebb a szállításbér mint hol a fentartási költség csekély vagy épen semmi, mint nálunk, de mégis a szállítás sokszorozva feljebb rug, mint Angolországban, hol pedig az ut-fentartási költségek olly nagyok.

d) Égény-fogyasztás.

Az alábbi adatokból ki fog tűnni a roppant égény fogyasztás, mit gözerővel mozgásba tartott közlekedések megkívánnak. Ezért az adatok közzé sorolom ezt is, hogy erre előre figyelmesek legyünk s már a vonalak megállapításánál különös tekintetet for-

dítsunk e körülményre; mi által kikerülhetjük azon bajt, hogy míg az ország némelly vidékein a fa értéktelenül vesztegel, a köszén figyelemre sem méltatik, más vidékeken annak ára aránytalanul felrug s nyomasztóvá válik a közlekedésnek, ez által az iparnak s egyeseknek is.

Igaz ugyan, hogy a vaspályákon szükséges égény mennyisége igen változó s ezer körülménytől függ; különösen pedig a vaspálya élénkségétől a szállítandó terhek nagyságától, emelkedés viszonyaitól s a t. mindazáltal ha Angol- s más országok tapasztalati adatai után indulunk, a közép mennyiség, mit különféle pályák fogyasztottak, mértföldenkint 160—200 font jó minőségű coaxra számítható.

Képzeljünk már most, hogy az égény fogyasztásról fogalmunk legyen, hazánkban például 300 mértföld vaspályát, mi az ország kiterjedéséhez s népességéhez képest — mint alább kitűnik — épen nem nagy mennyiség, s ha ezeken közepes forgalommal naponkint csak három kettős utat veszünk fel a fogyasztás leendő: $300 \times 3 \times 2 \times 200 = 360,000$ fon, azaz 3600 mázsa coax naponkint, és $3600 \times 365 = 1,314,000$ mázsa évenkint.

Ezen coax mennyiség előállítására ha a coax készítésénél eredő 40% fogyást beszámítjuk, szükséges 2,190,000 mázsa nyers köszén, melly minőségére az oraviczait megközelítse: — gyöngébb

minőségű kőszénfajoknál biztosan tehetjük az évi fogyasztást 2,500,000 mázsára.

Vizsgálatok után kitűnt, miszerint közép számitással coaxbul egy mázsát 10—12 köb-láb kevert fa pótol ki. Ezt alapul véve, ha közép számitással egy közönséges piaczi öl fát 10 mázsa coax-al egyenlőnek tekintünk, a fenebbi kőszén helyett szükség volna a mozgonyok fogyasztására évenként 250,000 öl fa. Ez minden esetre figyelmet érdemlő mennyiség.

Függelék

a lóerőre készült vaspályákrul.

Gyakran emlegetettek már a vaspálya tervezetek tárgyalása közben a lóerőre készitendő vasutak; sőt azoknak kiállításában sokan előnyöket keresnek. Szükség azért, hogy ezekkel is közelebbrül megismerkedjünk, s azoknak becsét a kifejlett eredményekbül méltányolva, közlekedési rendszerünk szerkezetében kimutassuk azoknak is kellő helyét.

Angolországban ugynevezett lópályák, fából készitve, már 1667ik év körül használtattak a

bányászatnál, főleg a kőszén elszállítására a hajóhoz. 1767 körül kezdték a fapályákat megvasalni, s néhány évvel később általánossá lettek a sínek öntött vasból.

E század elejéig minden illyes vaspályák lapos sínekből — tram plates — készültek, melyeknek hossza mintegy 3 láb, széle 3—5 újnyi volt; belső oldalán emelkedéssel voltak ellátva, hogy a kerekek kisikamlását megakadályozzák. 1801 körül magas élű sínek — edge rails — alkalmaztattak, és a kisikamlás elleni emelkedés a kerekre tétetett át.

Ezen lassú, — másfél század alatt — tett javítások végre mégis olly kedvező eredményt fejtettek ki, hogy a szállítási eszközök e neme az ország bányászati miveinél általánossá lett.

Az egész fenérintett időszakon keresztül lovak használtattak mozgatásul a vaspályákon, kivéve némely lejtőket, hol a teher felvonására gözerömlő alkalmaztatott.

1802 körül kezdték gőzmozgonyokkal az első kísérleteket tenni, de egyáltalában ki nem elégitő eredményekkel, s ezért 1819—1820ig a gözerő csak kivételkép használtatott. Ez idő körül azonban elkezdették a sínekre az öntött vas helyett a nyújtott vasat használni, mi által a pályák igen javultak; mert hosszabb darabokat lehet készíteni s ezek nem olly könnyen töredezték; ez által a pályák annyira tökélyesítettek, hogy a gőzmozgonyok mindenütt

alkalmazhatóvá lettek. Végre kitűnt, hogy hol nagy mennyiségű terhet kell elszállítani, a gőzerő minden tekintetben czélszerűbb s olcsóbb mint a lóvali vontatás.

Jelenleg tehát — sőt már több év óta — Angolországban lóerőre vasutak nem készülnek, s már egyedül kikötőkben, bányamiveknél, s rakhelyeken ott is csupán helybeli rövid használatra állnak fenn.

Franciaországban négy kurta lópálya állítatott ki, mellynek összes hossza mintegy 14 mf.; ennek kiállítása mértföldenkint mintegy 170—210 ezer e. ftba került s jobbadán köszön szállítmányokra használtatott. Jelenleg azonban, miután a forgalom nagyon nevedett, hol csak a lejtés s pályakanyarok viszonyai engedték, mindenütt gőzmozgonyokkal cseréltettek el a szállítás nagy hasznára s a mozgatási költségek nevezetes megkimélésével.

ANémetország, Ausztria és Magyarországb an létező lópályákat könnyebb áttekintés végett következő kimutatásba foglalom :

A vaspálya neve	Hossza mértf.	Építési költség mértföldenkint	Haladási sebesség 1 óra alatt	
			áru	személy
1. Budweis-Linz-Gmundeni, egy vágásu, kész. Fentartási költség 1 mértf. egy évre 2600—3400 e.ft. Forgatásra 63%	26	147590	$\frac{3}{4}$	$1\frac{1}{10}$
2. Prága-Pilseni. Kész belőle $7\frac{1}{2}$ mf. Egy vágásu	$21\frac{1}{2}$	139000	$\frac{3}{4}$	
3. Pilsen-Budweisi csak tervezett	$23\frac{3}{4}$	154600	$\frac{3}{4}$	$1\frac{1}{10}$
4. Freiburg-Waldenburghi. Szárnyvonala a Boroszló-Schweidnitzi vaspályának.	5	145000		
5. Kottbus-Schwielechoseei csak tervezett, egy vágásra	4	98963		
6. Bohwinkel-Lennapi csak tervezett, egy vágásra	$2\frac{1}{2}$	174000		
7. Leutkirch-Waldseei csak tervezett, egy vágásra	$3\frac{1}{2}$	217500		
8. Kellinghausen-Wristi csak tervezett	2	145000		
9. Több apró köszén-pályák, mint a Ruhr melletti és Luisenthali a Saarbrückeni bányakerületben, már készek, egy vágásuak összes hossza	$7\frac{1}{4}$	145000		
10. Pozson-Nagyszombati kellett volna az előleges kiszámítás szerint kerülnie 76000 e.ft. mértf. Félig kész.	$6\frac{6}{10}$	200000		felül is

Jegyzetek ezen összeállításához :

Az 1. sz. alatti lópályán egy ló 70—85 mázsa terhet vontat, a vonal emelkedései s kanyarai olyanok, hogy — tán Linztül Gmundenig kivéve — gőzmozgonyt soha sem lehetne azon használni.

A 2-dik sz. alatti vonalon személyszállítás nincs, a bevétel a pálya fentartására szolgál.

A 3-dik sz. alatti az emelkedés s kanyargások miatt soha sem lesz gőzerőre használható. — E vonalon a forgatási költségeket mértföldenkint egy mázsnál 0.375 e. krra számították előlegesen, mibül $\frac{2}{3}$ a vontatásra, $\frac{1}{3}$ a szállító szekerek fentartására szolgálna. A vonal fentartási költsége a kiállítási tőke 2 % jére számítatik, a mi mértföldenkint egy évre 3092 forintot tesz. —

Austriában készen két lópálya van, az 1-ső sz. alatti 26 mföldre, a másik $7\frac{1}{2}$ mföldre; ennek középszámítással kiállítási költségei mértföldenkint 145,667 e. forintot tettek.

A 3-ik számtul a 7kig csak tervezettek; ezeknek kiállítási költségei közép számítással mértföldenkint 152,710 ezüst forintot tennének az előszámítás szerint.

A magyar lópálya került mértföldenkint mintegy 200,000 e. forintba.

Ezen adatok a külön országokbani kiállítási költségekre nézve következő arányt mutatnak ki, u. m :

Egy mértföldre	ezüst frt.
Franciaországban	190,000
Austriában	145,667
Németországban	152,710
Magyarországban	200,000

Ezen összeállításbul következők fejlenek :

a) Lópálya kiállítását csak fővonalak ágai gyanánt lehetne ajánlani, olly vonalakon hol a forgalom igen csekély és személyszállításra számolni nem lehet; mert hol gyors forgalom vagy nevezetes áruszállítás remélhető, ott a lópálya czélszerűtlen volna miután a tapasztalás hebizonyította miszerint a gőzerő alkalmazása a szállítási költségeket nevezetesen leszállítja.

b) Ha valahol főleg pedig hegyes vidéken lópályák állítatnának ki, ugy kell az emelkedés s kanyarok arányát minden esetre rendezni, hogy idővel gőzerőre is használhatók legyenek: mert emelkedett forgalomnak a lópálya sehol sem felelt meg, s az átváltoztatás esetében az első kiállítás költségei elveszhetnének. —

IV. FEJEZET.

A magyar közlekedési rendszer részletes kifejtése.

Miután külföldön a közlekedések kifejlését, vaspályák, csatornák és köutak becsét kimutatni igyekeztem, megkísértem a mondottakból a következtetéseket saját viszonyinkra alkalmazni s a teendőket a közlekedések minden ágaiban a dolgok mostani állásához képest kijelelni. Ugyan is :

1-ször. A külföld példája tanít, hogy a kereskedelmi forgalom magasb fokát sem csatornák sem köutak — a legjobbak sem — elégithették ki; hanem végre is vaspályákra szorultak; ennél fogva hiba volna a közlekedési fővonalakon az összeköttetést hazánkban is olly módon kezdeni mint másutt; és köutakról térni át vaspályákra. Ezek az ország sok vidékein egyedül okszerű közlekedési eszközök, mivel a föld térséges volta azoknak kiállítását felette

kedvezővé, a közönséges köutak készítését pedig az anyag távolsága miatt felette költségessé, a néptelenség végre a köutak fentartását szinte lehetetlenné teszi.

2-szor. A megállapítandó közlekedési rendszerben kiváló figyelemmel kell lenni a hajózható folyókra, s azokat mint a közlekedések természetes eszközeit minél előbb rendezni, és jó karba helyezni szükséges.

3-or. Az építendő köutakra nézve nem kell soha felejtünk azon nehézségeket, mellyek nálunk különösen a köutak tekintetében eléfordulnak. Ugyan is legyenek bár utaink a legszilárdabb anyagbul, leghelyesb szabályok szerint készítve, oly égalj befolyása alatt minő a miénk, hol a hosszú és szigorú leginkább pedig gyakran változó tél, egymást felváltva fagyot s olvadást hoz rájok, a legjobb köut is okvetlen megbomlik s megbirhatlan kijavításokat tesz ez által is évenkint szükségessé; ha hozzá gondoljuk ehez, hogy hazánk sok vidékein a köanyag nagy kiterjedésü földön teljesen hiányzik, s ez által a köutak felállítása igen költségessé válik; végre azt sem felejtjük, hogy épen a fenérintett vidékeken a falvak távolsága s néptelenség azoknak fentartását vagy épen lehetlenné vagy igen költségessé teszi; a köutak felállítására különös sulyt helyezni nem fogunk. Sőt hol csak a számítási mérleg némileg kedvező, köutak helyett is inkább vaspályákat állitunk.

4-er. A közlekedési vonalok meghatározásánál — kivált a vaspálya fővonalainál — elengedhetlen szabály, hogy azok a kijelelt végpontok felé egyenes irányban vezetessenek, mert ez mind az átviteli mind a helybeli forgalomnak főfeltétele. Ezen szabályt még akkor is szigorun meg kell tartani, ha szinte ez által némelly helyek látszólag szenvednének is; mert ha a helybeli érdekeknek a fővonalak irányára befolyás engedtetik, vagy ha a fővonalokkal egyszersmind minden nevezetes helyeket érinteni akarunk, ebből az fog okvetlenül következni, hogy egy bizonyos vonalban annyi mindenféle czélok elérése fog együtt kívántatni, hogy elvégre semmi egész s rendszeres nem alakulhat. Ez által történhetik meg, hogy a vaspálya fontossága a közre nézve igen alászáll, sőt egészen is elenyészhetik a nélkül, hogy a helybeli érdekeket is elémozditná; mert bizonyos az, miszerint egyes helyek érdekeinek is az kedvezőbb ha szárnyvonal vagy jó utak által jutnak kapcsolatba a lehetőleg legrövidebb vasutvonallal, mint mikor a sok kitérések s görbületek által meghosszszabbodott vonalon a drágább vitelbért örökre fedezni kell, s egyes helyek balulfelfogott érdekéért az egész forgalmat állandón nyomasztani fogjuk. E körülmény azt okozta Angolországban, hogy görbe kitérő vonalak egyenessel cseréltettek ki, sőt van példa, hol két kanyargó vonal közzé egyenes építetett s ez mindkettőt lecsökkentette. —

5-ször. Ne feledjük soha mit már felemlítettem, s szeretnék minél többet emlegetni, hogy hazánk saját népességével s terményeivel a vasutak irányában különös állásban van. Európában alig van ország, melly minden körülményeket mérlegelve műtani tekintetben inkább vasutakra volna rendeltetve; azonban a népetlenség nagy személy szállításra nem nyit kilátást; terményeink többnyire olly természetűek, mellyek magas szállításbért nem birnak; nálunk tehát minden fillérrel igen gazdálkodni kell mi a szállítást terhelheti. Innen következik önkényt, hogy a közlekedési vonalok kikerülhető hosszabbítását mellőzni kell minden módon, mert ettől függ a szállításbér; sőt még az is következik hogy azt: vajjon Fiume, Miskolcz, Debreczen, Arad, Szeged s t. melly vonalon kötéssék össze Pesttel vállalkozók önkényére bizni egyáltalában nem lehet, — mint ezt az első kiindulás eredményei bővebben mutatják, mint magyaráznom kellene, — hanem okvetlen az az országnak kell a vonalok menetét a fenebbi elvek szerint meghatározni, mert elengedhetlenül ettől függ a vasutak használhatósága terményeinkre nézve, mint ez alább még világosabban kitünik.

Ezek azok, mikhez a magyar közlekedési rendszer megalapításában szigorun ragaszkodni kell; mikhez még — mielőtt a rendszer részleteit kifejténém — kellő óvásul meg kell jegyezmem, hogy miután

az általam eddig képviselt közlekedési osztálynak semmi eszköz rendelkezése alatt nem állott, következöleg olly hazai adatok megszerzésére, melyekre biztosan támaszkodni lehetne, mind költség, mind kellö egyéniségek hiányzottak, nem lehet itt valami ollyannyira határozott véleményt mondanom, melly a helyviszonyok módosító kényszerítését kizárja. Elölegesen, tekintve az ország kereskedelmi föszükségeit, csak a főirányokat azaz a törekvési czélokat lehet kijelelni mint a magyar közlekedések fővonalait, s azon elveket megállapítani, mellyek szerint ezen fővonalak lesznek létesítendök. — Ugy kívánom tehát az alább kijelelendö vonalokat a kiviteli részletek tekintetében vétetni, mint a mellyek földtéri vizsgálatok nélkül csak irányadásul jeleltetnek ki, s mellyeknek létesítése szigorun a fenebb elésorolt elvek szerint volna végrehajtandó.

a) Vaspályák.

A magyar kereskedelem s iparfejlödés gyulpontja Budapest, ez az ország szive, mellynek irányában ugy lehet tekinteni az egyes közlekedési vonalokat, mint megannyi főeret, melly a szivbül a vérforgást az ország véghatáráig eszközli. E szerint Budapestről, ezt mint központot tekintve, ugy kell a fővonalokat vezetni, hogy azok hazánkat világkap-

csolatba juttassák, s e jótéteményt lehetőleg minden ország részre árasszák.

Ezen elvnek megfelelőleg négy fővonal kijelölése ajánlkozik mindenek előtt, mint a magyar közlekedés alapja. T. i. egy vonal melly a cs. örökös tartományokkal s vele Európának minden nyugati országaival kapcsolatba hozna; 2-ik melly Pestről saját tengerpartunkkal ez által Olaszországgal s a tengerekkel csatolna össze; 3-ik fővonal melly fővárosunkat a kelettel hozná jövendőben összeköttetésbe; és 4-ik, melly hasonló összeköttetést eszközölné Galicziával s az éjszakkal.

Ezen négy fővonal, melly más mint vaspálya nem lehet, képezné az országos közlekedések alapját. Ezeknek jelenlegi fontossága a külföldi viszonyoktól föltételeztetik, és a kivitelben a sürgetőség mértékét azok adják meg; így például az 1-ső s 2-ik számú fővonal már kész s megalakult összeköttetésekre vezet; ellenben a 3-ik és 4-ik mégfejlődésben van, s az összeköttetés végirányát a külföldi viszonyok fogják majdan eldönteni; mind a mellett szükség, hogy az ország saját határai felé ezen irányban már most haladjon.

A kijelölt négy fővonal országunkat majdnem egyenlő négy részre osztja. Ez azonban hazánk kiterjedéséhez képest nem elégitheti ki első kezdetben is a belkereskedés szükségéit, mert ez által még:

a) Az egész alföld, a haza legtermékenyebb térfölde a Tisza mind két partja, Miskolcztul Békés megyéig, minden vasuti összeköttetésen kívül esnek; itt pedig a vasuti összeköttetés legkönnyebb s legolcsóbb.

b) ha ezen termékeny vidék vaspálya által a központtal összeköttetésbe jő, ez által más összeköttetések válnak azonnal nélkülözhetlenné azért is, hogy egyes vidékeknek terménygazdagsága által más vidékek ne nyomatassanak. Ezért a dunai vidékeket a központtal s a fiumei vaspályával kapcsolatba kell hozni, s egyszersmind olly vonalokat kiállítani, mellyek a tiszai terményeket inkább a tengerpart felé vezessék.

c) Némelly már most emelkedő tartományi városokat a közelebbi vaspályával szinte vaspálya által kell kapcsolatba hozni, hogy az ipar más gyűlpontot ne keressen s a hanyatlástul megóvassanak.

d) Figyelemmel kell lenni a vaspályáknál szükséges égény fogyasztásra is, s a pályákat olly pontokkal összeköttetésbe hozni, mellyek a szükséges anyagot képesek kiállítani.

Ezen elveket szem előtt tartva következő három rendű vaspálya vonalokat lehetne most megállapítani u. m.

A. Fővonalok.

Budapesttől

1-ör a Duna balpartján Pozsonyon át az ugy nevezett éjszakai vaspályáig mintegy 34 mf.

Ezen vonal már készülöben is van.

2-ör Székesfehérvár, Siófok s a Balaton mellett Károlyvároson keresztül Fiume és Buccariig mintegy 70 „

3-ör Szolnokon keresztül Aradig mintegy 34 „

Ezen vonal Erdélyországon keresztül a keleti összeköttetést eszközölné idővel.

4-er Miskolczon át Kassáig mintegy . 35 „

Ezen vonal jövendőben a Hernád völgyébül a Poprád völgyébe vezetetvén, képezné az összeköttetést Galicziával s az éjszakkal.

Összesen 173 mf.

B. Mellékvonalok.

Ezek a fővonalokkal tétetnek kapcsolatba.

5-ör Szolnoktól Debreczenen keresztül Szatmárig mintegy 33 mf.

Ezen vonal Szatmárig azért volna folytatandó, mert összekötné egyszersmind az alföldet a tiszai felvidékkel s Erdélyország

egy részével, honnan Szatmár, Ugocsa, Marmaros megyék s Erdély szamos-vidéke bőségesen adhatna égényt az alföldnek.

6. Mohácstul, Pécsen, Szigetváron, Istvándin keresztül a fiumei vonalig mintegy 24 mf.

Ezen vonallal az aldunai vidék köttének össze a központtal s Fiumével; más részről az aldunai s altiszai természetnyek erre a Ferencz-csatorna által könnyű utat lennének Fiuméba; e felett Mohács az égény tekintetében is fontos pont. —

7. Soprontul, Vas és Zala megyéken át N. Kanizsa táján a fiumei vaspálya vonalig mintegy 21 „

Ezen vonal a dunai megyéket kötné össze Béccsel s egyszersmind Fiumével.

8. Czeplédtül Kecskeméten át Szege dig mintegy 15 „

Összesen 93 mf.

C. Szárnyvonalok.

9. Aradtul Temesvárig mintegy 9 „

10. Debreczentül Nagyváradig 9 „

11. Miskolcztul Tokajig 8 „

12. Szegedtül Szabadkáig 6 „

Összesen 32 mf.

Összeszámitás.

A vaspálya vonalak hosszúsága tenne:

első rendű vaspálya vonalak	173 mf.
másod	93 „
harmad	32 „
	<hr/>
	Összesen 298 mf.

Ebből levonva a pest–pozsonyi s pest–szolnoki vonalak hosszát 48 „

Marad 250 mf.

Ennyire terjesztem a vasuti közlekedésre nézve javaslatimat most, mert nem felejtetem azon erőcsékélységét, melly felett rendelkezhetünk. Nem hallgathatom el azonban azon figyelemre méltó fontosságot, mellyet ránk nézve különösen nemzetiség tekintetében a dunán–innyi felső megyék és azokban a Bányavárosok érdemelnek. Sok panaszt hallunk naponta, hogy ama vidékek népe nemzetiségüktől idegen s más elem felé gravitál, hogy a bányász hazánkban vendég mint egykor. Ennek irányában — ha ez úgy volna — nincs hatalmas óvszer mint élénk összeköttetés, s ez által szakadatlan érintkezés az ország központjával s a magyarsággal. Hogy ők felénk gravitáljanak, semmi sem eszközli gyorsabban s bizonyosabban mint vaspálya. Ha majd egykor a Vág, Garan, Ipoly völgyein vaspálya vonuland az éjszaki hegyek lakói-

hoz, ez leend bizonyosan ott nemzetiségünk terjedésének a leghatalmasb tényezője.

b) Csatornák és folyók.

A csatornákat illetőleg, noha a közelebbi országgyűlés több rendű csatornavonalokat jelelt ki vizsgálatul, azonban fennebb eléggé kifejtettem, alább pedig számokban még világosabban fog kitűnni, miszerint most csatornák kiállításáról szó nem lehet. E részben tehát más teendő nem volna mint a létező csatornák rendezése s kiigazítása; különösen pedig

a) Ő Felsége megkérendő volna a Béga s Ferencz csatornák tágitására s rendezésére.

b) Ezen csatornavonalokat az országnak meg kellene szerezni s a megváltás iránt alkuba bocsátkozni.

c) Szükség volna a Balatont a Dunával összekötő Sió csatornáját rendezni, s szállításra alkalmassá tenni.

Mi a folyókat illeti: a vaspályák után legfontosb közlekedési eszközök — kivált a gőzhajózás keletkezése óta — a hajózható folyók; mellyekkel e hazát olly bőkezűen látta el a természet. Ezek azonban mostani rendezetlen állapotukban részint még nem alkalmasak biztos közlekedésre, részint csekély sikerűek.

Szükség azért, hogy olly folyók rendezése, mellyeken most már hajózás van s mellyeknek szabályozása már megkezdett, hatállyal folytatassék: a többi folyók pedig megvizsgáltassanak, felméréssenek, s a közlekedési rendezés tervezete haldék nélkül az ország erejéhez képest életbe léptessék. — Különösen pedig a folyórendezés rovatában kellene:

1-ör. A Duna szabályozását teljes erővel folytatni, különös figyelmet fordítva a főváros biztosítására s a mosonyi ág rendbehozására.

2-or. A Tisza folyó rövidítése, s medrének sok helyeken kitakarítása; miután e folyót a tett gözhajózási kísérletek után Europa egyik hajózásra legalkalmasb folyójának tarthatjuk. Különösen pedig figyelmet kellene fordítani a felső Tiszára, melly Váritul felfelé rohanó természete miatt sok ágakra oszolva a só s fa szállítást igen nehezíti. —

3-or. Hasonló figyelmet s segélyt érdemlenek, a Tiszának hajózható mellékfolyói; mint a Szamos és Maros saját vidékeinek s Erdélynek tekintetébül; a Bodrog, és Körös, mellyeken már is élénk tutajozás sőt hajózás is keletkezik.

4-er. A Dráva szabályozás legalább a torkollattul hol a Dunába ömlik azon pontig, hol a fiumei vasutat érinti, mi által mind a dunai mind az altiszai hajók a tengerparti vasuttal érintkezhetnének.

5-ör. A V á g és G a r a n vizeinek megvizsgálása, tervek megkészítése, s e folyók takarítása.

6-or. A R á b a, L a j t h a, R á b c z a, R e p c z e folyók rendezése, mennyiben hajózási tekintetben hasznosíthatók. — Végre

7-er. Minden más hazai apróbb folyók terveit el kellene készíttetni, s hol a hajózás elősegelésére munkákat lehetne tenni, azokat is végrehajtani. —

Minden hajózható folyóra nézve pedig fő szükség állandó mérnököket fölállítani, kik a hajózás akadályaira, hajóutakra felügyeljenek, a folyó medrét takaríttassák. —

Végre szükség hajózási törvényt életbe léptetni, s abban a hidakról s szükséges hajóut kisajátításáról rendelkezni.

c) Országos köutak.

Országos köutakat, beillesztve a magyar közlekedési rendszerbe helyesen indítványozni a legnehezebb feladat. Mert az országnak nagy részére férkezetlenség gyanánt tűnik fel a köut, és minde- nek előtt tekintettel kell lenni a jövőre kifejlésre, s helyesen számot vetni erőnkkel, mit most kiállíthatunk, s mit a jövőre fog alakíthatni s megbírni.

E szempontból tekintve a dolgot, hazánknak azon részén, melly épen utak tekintetében a legelhagyottabb, s hol ekkép az utak kiállítása a legna-

gyobb szükség volna, minden valószínűséggel a mesterséges utak kiállítása olly költségeket kíván, mellyekkel ha nem is gőzmozgonyokkal forgatott, de lóerőre készült vaspályákat bizonyosan kiállithatni.

Vegyük csak például nagyára mérlegelésbe, miszerint a köut mellynek koronája legalább 5 öl sok helyeken sokkal több talpmunkát kíván, mint a vaspálya; továbbá hol a kőanyagnak helyszínére hordása 40 ezüst forintba kerül köbolenként — a mi egyébiránt tény: — azonnal szinte képtelenségnek fog feltűnni illy körülmények közt közlekedési fővonalakon köutakat s nem vaspályákat állitni, midőn a költség egyenlő, semmi esetre pedig nem több; ellenben a vitelbér csak $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{6}$ része az országutakoni szállítás árának.

Ezért bizva a jövődöben köutakat főleg csak olly vidékeken hoztam javaslatba, hol

a) A kiállitási költségek aránya igen különbözö, azaz hegyvidékeken, hol t. i. a köut olcsó, a vaspálya ellenben költséges volna.

b) Hova a tervezett vaspálya vonalak nem terjednek s ezért a köutakra nézve joggal fő tekintetet követelnek. Vagy

c) hol azok a közelebbi pályával összeköttetést eszközölnek.

d) Az alföldön csak ott, hol az utépités már mulaszthatlan, s a kiállitandó vaspályákkal összeköttetés okvetlen megkívánja.

e) Tekintetem a közlekedések számára adandó közmunkáknak egyes hatóságokban lehető felhasználására is.

Az országos utvonalak irányzatának meghatározásánál három főelv vezérlett u. m.

1-ör. Hogy az ország külön fajú népei mindinkább egymással, nem külön egymás közt hozassanak kapcsolatba.

2-ör. A legtöbb utvonal kiegészítője legyen a központbul kimenő sugárnak, melly minden életet, tevékenységet és ipart feléje vonjon.

3-ör. A természetlenebb hegyvidék kapcsolatba jöjön a termékeny völgyvidékkel.

Ezen fő elvekből indulva ki következő fő-melék- és szárny-utvonalakat kellene közelebbről kiállitnunk; melly kijelelésben csupán irányul kívánom a megnevezett pontokat vétetni, nem pedig mint bevégzett s elhatározott vonaltervet, mert ezt csak a végpontokra lehet biztosan előre kimondani.

Ezen utvonalak volnának:

Első rendű

vagyis sugár-utvonalak:

1. Nagyszombattul a Vág völgyén, Tren-
csinen keresztül, Zsolna, Csácza felé a
határig körülbelül 23 mf.
2. Érsekujvártul Komjátin, Nyitrán, Nyitra-

- Zsámbokréten, Sz. Mártonon, Nagyfalu
át a határig 32 mf.
3. Párkánytul a Garan völgyén fel Kör-
möczbányáig 16 „
4. Vácztul, Rét-Sághon keresztül, Ipoly-
Sághon, Selmeczbányán, Zólyomon,
Beszterczebányán, Rosenbergen, Alsó-
Kubinon által a határszélig 33 „
5. Rét-Sághtul, Balassa-Gyarmaton, Pös-
tényen, Losonezon át Rimaszombatig 13 „
6. Egertül Pétervásáron, Rimaszombaton,
Tisolczon, Breznóbányán át Sz. Miklós
felé Király-Lehotáig 22 „
7. Egertül Apátfalván, Putnokon, Pelső-
czön, Rosnyón, Iglón, Löcsén, Kés-
márkon át Lublóig 24 „
8. Miskolcztul Sajó-Sz.-Péteren, Szend-
rön, Tornán át Meczenzéfig 11 „
9. Kassátul, Eperjesen át Bártfáig 9 „
10. Tokajtul Sátoralja-Ujhelyen, Töke-Te-
rebesen, Nagymihályon át Homonnáig 15 „
11. Sátoralja-Ujhelytul Ungváron át N.Be-
reznáig 13 „
12. Tokajtul Vásáros-Naményon, Bereg-
szászon, Munkácsen, Alsó-Vereczkén
át a határig 24¹/₂ „
13. Beregszásztul T.Ujlakon, N.Szőllösön,
Huszton át a Nagyág völgyén Szolymáig 16 „

14. Szatmártul Avas-Ujvároson, Técsön, Máramaros-Szigeten, Körösmezőn át a galicziai határig 22 $\frac{1}{2}$ „
14. Szatmártul Szinérváralján, Nagybányán, Felsőbányán, Kapnikon, Borsán át a bukovinai határig 24 „
16. Szatmártul Erdőszádán, Nagy-Somkuton át az erdélyi határig 11 „
17. Debreczentül Szilágy-Somlyóig 13 $\frac{1}{2}$ „
18. Nagyváradtul Telegden, Élesden át az erdélyi határig 9 „
19. Szegedtül a Maros mentin, Aradon át az erdélyi határig 25 „
20. Aradtul Lugoson, Mehádián át Orsováig 26 $\frac{1}{2}$ „
21. Temesvártul Verseczen át a Duna partjáig 14 „
22. Szegedtül Nagy-Kikindáig 7 $\frac{1}{2}$ „
23. Szabadkátul Ujvidékig 13 „
24. D. Földvártul Eszéken át Vukovárig 25 $\frac{1}{2}$ „
25. Eszéktül Diakováron át Bródig 10 „
26. N. Kanizsától Csáktornyáig 6 „
27. Sz.-Fehérvártul Veszprémen, Pápán át Szombathelyig 21 $\frac{1}{2}$ „
28. Budától Esztergom felé Veresváron, Győrön át Pozsonyig és Pesttül Hatvanig 34 „
29. Győrtül Sopronig 11 $\frac{1}{2}$ „

összesen: 526 mf.

Másodrendű

vagy is kereszt-utvonalak.

- | | | |
|--|------------------|---|
| 1. Zsolnátul a Vág völgyén, Rosenbergen,
Sz.Miklóson, Király-Lehotán, Lőcsén
át Eperjesig | mf.
26 | „ |
| 2. Besztercebányától Breznóbányáig | 5 $\frac{1}{2}$ | „ |
| 3. Ó-Zólyomtól Losonczig | 8 | „ |
| 4. Gyöngyöstül Szécsényen át Pöstyényig | 7 $\frac{1}{2}$ | „ |
| 5. Rimaszombattul Putnokon át Sajó-Sz.-
Péterig | 8 | „ |
| 6. Rozsnyótul Meczenzéken, Kassán, Gál-
szécsen, Ungváron át Munkácsig | 25 | „ |
| 7. Husztul Técsőig | 4 | „ |
| 8. T.-Ujlaktul Halmin át Szatmárig | 6 | „ |
| 9. Vásáros-Naménytul Szatmárig | 8 | „ |
| 10. Debreczentül Tokajon, Táján át Hidas-
Németlig | 16 $\frac{1}{2}$ | „ |
| 11. Nagyváradtól N.Szalontán át Aradig | 16 | „ |
| 12. Szabadkától Zomborig | 8 | „ |
| 13. Szabadkától Bajáig | 8 | „ |
| 14. Péctül Siklóson át Pozsegáig | 15 | „ |
| 15. Bélavártul Babocsáig
hogy a Mohács felé vezető vasuttal és
Péccsel egyenes közlekedése legyen. | 7 | „ |
| 16. Tolnától N.Kanizsáig | 18 $\frac{1}{2}$ | „ |
| 17. Győrtül Pápáig | 6 | „ |

18. Győrtül Székes-Fehérváron át Duna-	mf.
Földvárig	19 $\frac{1}{2}$ „
összesen: 212 $\frac{1}{2}$ „	

Harmadrendü

vagy is szárny-utvonalak.

1. Nagyszombattul Diószeg táján a pesti vasutig	3 mf.
2. Gyöngyöstül Árokszállás táján a vasutig	2 $\frac{1}{2}$ „
3. Egertül a vasutig	3 „
4. Tisza-Füredtül Poroszlón át a miskolci vasutig	2 $\frac{1}{2}$ „
5. Nyíregyházától Tokajig	4 „
6. Balmaz-Ujvárostul Debreczenig	3 „
7. Czibakházától a szolnok-aradi vasutig	2 „
8. Mező-Túrtul „ „ „ „	2 „
9. Kún-Sz.-Mártontul „ „ „ „	2 „
10. Szarvastul „ „ „ „	— $\frac{1}{2}$ „
11. Szentestül Kún-Sz.-Mártonig	3 „
12. Csabától a vasutig	3 $\frac{1}{2}$ „
13. Gyulától Csabáig	2 „
14. Csongrádtul a kecskemét-szegedi vasutig	3 „
15. Hold-Mező-Vásárhelytül „ „ „ „	4 „
16. Kapronczától Légrád táján a fumei vasutig	2 $\frac{1}{2}$ „
17. Köröstül a fumei vasutig	3 „

18. Varasdtul	„	„	2	mf.
19. Kis-Komáromtul	„	„	1	„
20. Keszthelytül a szombathely-n.-kanizsai					
vasutig				2 $\frac{1}{2}$	„
21. Zala-Egerszegtül	„	„		2	„
22. Kőszegtül Csepregnél a vasutig . .				2	„
23. Esztergomtul a buda-pozsonyi utig .				1	„
24. Jászberénytül a miskolci vasutig . .				1	„

összesen: 57 mf.

E szerint az első rendü vonalok tesznek: 526 „

a másod-rendüek „ „ 212 $\frac{1}{2}$ „

a harmad-rendüek „ „ 57 „

összesen: 795 $\frac{1}{2}$ „

Hogy a javasolt közlekedések egész egybefüggését együtt kitüntessem, azoknak átnézeti térképét ide csatolom; meg kell azonban jegyeznem, hogy e közlekedési hálózat tervezésénél nem lehet egyedül általános nézetekből kiindulnom, de minden hazai állapotok s létező viszonyok számításba vételével kellett a kijelelt vonalokat meghatároznom; kívánom azért, hogy ezen közlekedési hálózat is hazai szempontból bíráltsassék meg.

V. FEJEZET.

A javaslott közlekedési eszközök hatóságok szerinti számbavétele.

Az előbbi fejezetben tervezett vaspálya vonalak Pestbül mint középpontbul az országot úgy metszik keresztül, hogy minden közlekedési főbb ereket egybeköttetésbe hozzanak; egyszersmind a legnépesb s legkedvezőbb helyzetü városokat egymással és a központtal érintkezésbe tegyék, s ezenkívül az ország megyéi nagyobb részének érdekeit is kielégítsék.

Nevezetesen a Kassától Fiuméig vonuló vaspálya az egész magyar birtokot a tengertül kezdve szinte Lengyelország határáig ketté hasítván, hazánknak a kereskedést e vonalban a tengerrel, Kupa, Száva, Dráva folyókkal, a Balatonnal, és balatondunai csatornával, Pestnél pedig magával a Dunával; a Miskolcztul Tokajhoz kinyuló mellékvonal által pedig a Tiszával, és a tiszai gőzhajózás által a Tisza

mellékfolyóival érintkezésbe hozza. Ezen vaspályavonal Kassa, Miskolcz, Tokaj, Budapest, Székes-Fehérvár, Zágráb, Károlyváros, Fiume és Bukkari városokon keresztül, Eperjes, Eger, Gyöngyös, Veszprém, Varasd városok mellett pedig közel megyen el: s Abauj, Zemplén, Borsod, Heves, Pest, Fehér, Somogy, Kőrös, Zágráb megyéken, a Horvátországi végörhelyeken, s a fiumei partvidéken keresztül vonul, Sáros, Szepes, Szabolcs, Zala, Varasd megyéknek pedig közelében esik.

A Pozsonytól Pesten és Szolnokon keresztül Aradig s innen Temesvárig menő vonal, az előbbivel szinte keresztben fekszik, és a termékeny Bánátot Budapesttel, Pozsonnyal és Béccsel csatolja össze; Pozsony, Érsekújvár, Vác, Pest, Szolnok, Arad, Temesvár városokon, és Pozsony, Komárom, Nyitra, Esztergom, Hont, Nógrád, Pest, Heves, Békes, Arad, Temes megyéken keresztül vonul; Moson, Trencsin, Győr, Bars, Csongrád, Csanád, Torontál, Krassó megyék s a Nagy-Kún kerület szomszédságába esik.

Ezen fő vonalnak Czegléd-től Kecskeméten át Szegedig nyuló, s innen Szabadkára térő ága, néhány nagy népességű városok érdekein kívül, mellyeket Budapesthez csatol, egész Pest és Csongrád megyéket hasítja át, Torontál és Csanád megyéket pedig és a Kis-Kúnságot igen közel érinti.

Még nevezetesebb e fővonalnak Szolnoktól a

Tiszán, termékeny N. Kúnságon, a nagy népességű és vásáraitul nevezetes Debreczenen, a népes Nagy-Károlyon s az ország keleti felső részén több megyéknek központul szolgáló különben is termékeny vidékü Szatmáron átmenő, s e ponton már a hajózható Szamost, a marmarosi és nagy-bányai nevezetes bánya-vidékeket az ország szívéhez csatoló keleti vonal; melly Debreczentől N. Váradig bocsátott mellék-vonal által Erdély felső részét csatolja hozzánk. — Ezen vonalnak alkalmas földön nagyobb részint egyenesen vezethető iránya, s ennél fogva aránylag kevésbe kerülendő építése, egybevetve az országnak általa nyerendő hasznával, sőt maga az általa épen középén hasított völgytér, melly itt a felső és az erdély-széli Karpatok között keletre hosszan benyulik, mintegy önkényt ajánlkozva hívja fel az ország figyelmét; Heves, Szabolcs, Bihar, Szatmár megyék, Nagy-Kúnság és Hajdú kerület termékeny vidékeit és népes helyeit fűzván szorosán kapcsolatba mind egymással, mind az ország középpontjával, és Ugocsa, Marmaros, Középszolnok, Kraszna megyéket és Kövár - vidékét az ország közepéhez közelebb hozza.

A Mohácstul Pécsen által a pestfiumei pályához esatlakozó vonal a Ferenczesatornához közel lévén folytonos közlekedést nyit a felvidéknek az ország alsóbb részein és viszont; u. m. a Tiszán, s Dunán egészen Orsováig, és Oláhországig s onnan tovább

Szám	Megye v. kerület	Vasut mértf. mintegy	Kőut mintegy mf.		
			összes	kész	ujon készítendő
1	Pest	38 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	7
2	Zágráb	28 $\frac{1}{2}$	—	—	—
3	Somogy	27 $\frac{1}{2}$	13	—	13
4	Heves	20	22	4	18
5	Bihar	13 $\frac{1}{2}$	28 $\frac{1}{2}$	16 $\frac{1}{2}$	12
6	Abauj	12 $\frac{1}{2}$	12	4 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{2}$
7	Borsod	11 $\frac{1}{2}$	13	—	13
8	Baranya	11 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	1
9	Zala	10 $\frac{1}{2}$	12	—	12
10	Fehér	10 $\frac{1}{2}$	16	9 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$
11	Csongrád	9 $\frac{1}{2}$	10	—	10
12	Jászkún ker.	9 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	—	4 $\frac{1}{2}$
13	Vas	8 $\frac{1}{2}$	7	4	3
14	Pozson	8 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	3
15	Szatmár	7 $\frac{1}{2}$	36	—	36
16	Kőrös	7 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{1}{2}$	—	5 $\frac{1}{2}$
17	Temes	7 $\frac{1}{2}$	20	$\frac{1}{2}$	19 $\frac{1}{2}$
18	Szabolcs	7	18	—	18
19	Békes	6 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	—	4 $\frac{1}{2}$
20	Nyitra	5 $\frac{1}{2}$	20 $\frac{1}{2}$	13	7 $\frac{1}{2}$
21	Komárom	5 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$	—	6 $\frac{1}{2}$
22	Sopron	5	9 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	8
23	Zemplén	4 $\frac{1}{2}$	27	10	17
24	Csanád	4	6 $\frac{1}{2}$	—	6 $\frac{1}{2}$
25	Arad	3 $\frac{1}{2}$	28 $\frac{1}{2}$	14	14 $\frac{1}{2}$
26	Veszprém	3 $\frac{1}{2}$	15 $\frac{1}{2}$	8	7 $\frac{1}{2}$
27	Esztergom	3 $\frac{1}{2}$	8	4	4
28	Hont	3 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	8	1 $\frac{1}{2}$
29	Bács	2	29	—	29
30	Magyartengerpart	2	—	—	—
31	Hajdúkerület	1 $\frac{1}{2}$	4	—	4
32	Nógrád	1	25	17	8

Szám	Megye v. kerület	Kőút mintegy mf.		
		összes	kész	ujon készitendő
33	Árva	18 $\frac{1}{2}$	16	2 $\frac{1}{2}$
34	Bars	15 $\frac{1}{2}$	—	15 $\frac{1}{2}$
35	Bereg	20 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	9
36	Gömör.	25 $\frac{1}{2}$	—	25 $\frac{1}{2}$
37	Győr.	17	7	10
38	Krassó.	6 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$	—
39	Liptó	15 $\frac{1}{2}$	8	7 $\frac{1}{2}$
40	Máramaros	40 $\frac{1}{2}$	19	21 $\frac{1}{2}$
45	Moson	7	7	—
41	Pozsega	3 $\frac{1}{2}$	1	2 $\frac{1}{2}$
42	Sáros	12 $\frac{1}{2}$	12 $\frac{1}{2}$	—
43	Szepes	18	8 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$
44	Szerém	3	—	3
46	Túrócz	8 $\frac{1}{2}$	—	8 $\frac{1}{2}$
47	Tolna	18	$\frac{1}{2}$	17 $\frac{1}{2}$
48	Torna	5 $\frac{1}{2}$	—	5 $\frac{1}{2}$
49	Torontál.	7 $\frac{1}{2}$	—	7 $\frac{1}{2}$
50	Trencsin	18	15	3
51	Ugocsa	7	7	—
52	Ungvár	16	—	16
53	Varasd	2	—	2
54	Verőcze	16	—	16
55	Zólyom	20 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{2}$	12
56	Kővárvidéke	6	3	3
57	Kraszna	4	1	3
58	Oláh bán. végőr ezred	11 $\frac{1}{2}$	11 $\frac{1}{2}$	—
59	Német bán. végőr. . .	2 $\frac{1}{2}$	—	2 $\frac{1}{2}$
60	Bródi végőr ezr. . .	3	1	2
61	Kőrösi végőr ezred. .	6	—	6
Összesen		795 $\frac{1}{2}$	276 $\frac{1}{2}$	519

Ezen kimutatásból kitűnik, miszerint a tervezett vaspályahálózat 29 megyét, 3 kerületet, összesen 32 hatóságot érint közvetlenül; e felett Budapest, Debreczen, Pozson, Szeged, Szabadka, Kecskemét, Miskolcz, Székes-Fehérvár, Temesvár, Kassa, Arad, Komárom, N. Várad, Szatmár, Sopron, Czegléd, Szolnok, Pécs, Zágráb, Fiume, Vác, N. Károly, Mohács, N. Szombat, Károlyváros, Tokaj, Szombathely, Érsekújvár, N. Kanizsa, Bukkari, azaz összesen 30 városokat s fontosb kereskedési helyeket köt össze.

V. FEJEZET.

Költségvetés a javasolt közlekedések kiállítására.

Miután a magyar közlekedési rendszer mindenik osztályában a közelebb teendőkrül nézetimet elmondottam, vessünk számot erönkkel, s vizsgáljuk meg mennyi pénzre van szükségünk, hogy azokat kiállithassuk. Lássuk ezt osztályonkint:

a) Hozzávetőleges költsége mindeniknek.

Vaspályák. Fenebb a különböző országok vasuti közlekedéseinek kiállítási költségeit, s a különböző költségek okait elsoroltam. Ha saját hazánk helyzeti viszonyait azon országokéval egybe hasonlítjuk, azonnal világos leend előttünk, miszerint nincs ország, melly a vasuthálózat létesítésére nagyobb előnyöket ígérne. Ezért bátran merem állítani, hogy

nálunk a rendszeres vasuthálózat sokkal kevesb kiállítási tökét igényel, mint bárhol Európában, sőt tán még Amerikában is, és pedig következő okokbul:

1ör: Mert hazánkban a föld, munkabér, s sok anyagok sokkal olcsóbbak, mint bárhol.

2or: Hazánk nagy kiterjedésű térföldén a vonal olly kedvező, hogy a talap — ahozképest mint más országokban — majd mibe sem kerül.

3or: Mert bármi vérmes reményeket tápláljunk is a forgalom élénkségére nézve, legtöbb vaspályavonalainkon egy vágás elegendő leend a kereskedelmi árúk, s személyszállítás ellátására.

4er: Mert az építmények, mozgonyok, s más szállítási szerek mennyisége — mi másutt a kiállítási költségeket olly nevezetesen emeli — nálunk aránylag csekély leend; mivel népességünk egyes távol-eső tömegekben igen terjedt puszták közepette van feloszolva, mi aránylag kevesb állomásokat, s szállítási szereket tesz szükségessé.

Ezen okokbul aligha hibázom, ha ennyi előnyök fejében előleges kiszámításba a magyar vasutakat, a németországiakhoz mérve 20%tel olcsóbbra veszem, s kerekszámban mértföldenkint 320,000 ezüst frtra teszem.

Némi bizonyításul ezen előszámítás erősítésére felhozhatom a következő adatokat:

a) Wallau mérnök a vukovár–fiumei vasut költségeit 64½ mértföldön 11½ millióra, teszi s ehez

20%-ot adva s a Luizaut váltság tőkét beszámítva, összesen 15 milliót tesz. Ezen alap szerint egy mértföld vasut hazánk legnehezebb vonalán kerülne Wal-lau szerint 232,558 frtba. Ezt ugyan én igen vér-mes számításnak tartom. A fenebbi költségvetés szerint esnék a fiumei vasut kiállítására összesen 22,400,000 forint, s így 7,400,000 e. frttal több, azt sem számítva ide, hogy fenebbi felvételem általános az egész országra, s a könnyebb vonalak feles-legei kiegyenlítik a nehezebb pályák több költségeit.

b) A középponti vasuttársaság a mult országgyü-léstül kamat-biztosítást kérvén, az Ausztria szélétül Pesten s Szolnokon keresztül Debreczenig kiállitan-dó vaspálya költségeinek maximumát 18 millióra teszi; a fenebbi felvétel szerint ezen 64 mértföldnyi pá-lyavonal kerülne 20,480,000 ez. forintba.

c) A mult országgyűlésen a fiumei vaspálya-vonal kamatbiztosításánál egy mértföld kiállítási költségeinek maximuma 250,000 e. forintra tétetett.

Mind ezeket, mint látszik, jóval meghaladja az ál-talam felvett összeg, tanácsosb azonban előre bő-vebben számítani, mert minden valószínűség mellett a felvett költségtőkének mennyiségét előleges terrain vizsgálatok s részletes adatok nélkül biztosan nem lehet meghatározni; a 320,000 frtot is közepesen vettem számításba; feltéve, hogy némely vonal p. o. a fiumei többbe, más mint a térföldiek kevesebbe ke-rülendnek, s így egymást kölcsönösen pótolják. —

Csatornák. Már fenebb kifejtettem, hogy a csatornák költségei sokkal változóbbak, mint a vasutaké, és inkább a helybeli körülményektől függenek; tudjuk például, hogy hazánkban is a duna-tiszai csatorna költségeinek előleges kiszámításában olly roppant különbség volt a tanácsolt mütani tekintélyek vélekedései közt. A tapasztalati adatok teljes hiányában talán némi adatul szolgálhat n. Vásárhelyi Pál k. hajózáti felügyelőnek az eszék-bródi csatornáról adott részletes kiszámítása, miből kitünik, hogy ezen 7 mértföldnyi csatorna, kiválólag kedvező helyen vitetve, mintegy 2,247,120 azaz egy mértföld 321,000 e. frtba fogna kerülni; miből azt lehet következtetni, hogy hazánkban a csatorna igen egy költségbe kerül a vasuttal; a szállítási szereket pedig leróva sokkal többbe is.

Köutak. Ezeknek költségeire nézve épen lehetetlen a külföldön kifejlett adatokat használni, mert országot, hol az erös ut-anyag olly aránytalanul volna felosztva, mint nálunk, egyáltalában nem találhatni. E részben egyedül hazai adatok nyujthatnának felvilágosítást; ezeknek azonban egészen hiányval vagyunk, mert a közmunka eddig divatozott rendszere még közelitö kiszámítást sem enged; azon vidékeken pedig, hol a mérlegelés legérdekesb volna, utak egyáltalában nem is léteznek.

Szolgáljon e részben némi felvilágosításul egy pár adat:

Szatmár város a hozzám beadott utépitési tervben s költség-kimutatásban, a mellett, hogy a fa-anyag és szerszámok ára ingyen vétetett fel, előleges kiszámításban egy mértföld utat 65,734 e. frtra tesz. Ennyibe kerül ott fukarul, igen kevés kőanyaggal készülő épen nem külföldi szilárdságú ut.

Azon megye, ugyanazon vonalon, csakhogy Nagy-Károlyhoz közelebb s így az anyagtul távolabb egy mértföldre 141,266 ez. frt költséget mutat ki; mi ha meglepő is egyelőre, nem fogunk csudálkozni, ha tudjuk, mikép egyes helységek a kőbánya helyétül az épülő vonalig egy kőb-öl kőnek pusztá kihordásáért alku szerint 40 e. frtot fizetnek, s a téres, árvizes vonal miatt 5 öl felső szélességű magas töltéseket kell vonni.

A kőutak kiállításí költségeirül semmi hozzávetőlegest megállapítí ezért nem lehet; annyi bizonyos, hogy azok igen nagy különbségeket fognak kifejteni a szerint, a mint az anyag majd helyben van, majd messze földön egészen hiányzik.

b) Visszatekintés némelly közlekedési tervekre.

Miután a közlekedési eszközök külön nemeinek kiállításí költségeirül szóltam, bíráljunk meg némelly eddig javasolt közlekedési terveket, hogy kitünjék azoknak czélszerütlensége, s egyszersmind abból

meglássuk, hogy jelenleg a csatornákrul jó számítás-sal szó nem lehet.

1. Eszéktől Bródig a Dráva és Száva összeköttetésére ajánlott csatorna olly vonal, mi ellen az előrebocsátott elvek szerint nem lehet kifogás, mert két folyó kapcsolatát igen kedvező földtérén létesítné. Azonban mihelyt a költségeket mérlegeljük: 7 mértföld csatorna az előszámítás szerint kerülne mintegy 2,247,120 e. frba ugyanennyi vaspálya ott 2,240,000 e. frba következőleg előleges kiszámítás szerint is kevesebbe kerülne a vaspálya, mint a csatorna; noha a valószínűség úgy áll, hogy a vaspálya ott hihetőleg jóval kevesebbe, a csatorna ellenben jóval többbe fogna kerülni, mint az előleges számítás. Továbbá a fenntartási költségek aránytalanul nagyobbak a csatornáknál, mint a vaspályáknál; és végre a vasutak nem kívánnak egyeseztül a szállítási eszközökre költséget, míg a csatornáknál a hajók még egészen egyesek által kiállítandók. Miután tehát két vonal összeköttetésénél a szám-mérleg illy nevezetes különbséget mutat, lehet e az eszék-bródi csatornát javasolni, midőn sokkal olcsóbban egy egész évben egyiránt használható sebes közlekedést lehetne a vaspályával kiállítani a lassu helyett, melly fagy, s vízhiány miatt hónapokig heverne.

2. Duna-tiszai csatorna Pesttől Szegedig. Tudjuk ennek előleges költségeit Klenze 50,247,400,

— Clark 26,229,605, — Fynje 18,500,000 ez. fratték hozzávetőleg ; azt is tudjuk , hogy Czeglédttől Szegedig mintegy 14 mértföldnyi vasut , körülbelül 4,440,000 ez. frtba kerülne. Már most engedi e a józan gazdálkodás, hogy illy szembeszökő különbségek mellett nem vasut, hanem inkább csatorna közlekedést kívánjunk ?

3. Vuková r - fi u m e i v a s p á l y a. Ha az eddig általam felállított fölvekre visszaemlékezünk, mellyek szerint minden ipart, erőt, tevékenységet, minden kereskedelmi mozgást, minden nemzetiségek érintkezését az ország központjához kell vonnunk, csak akkor fog ezen terv, melly egyetlen tengerünket nem Pesttel, hanem Vukovárral kötné össze, nagy-szerű ballépés gyanánt feltűnni. Ismerve van előttem mindazon indok, melly a tervezőket ezen vonal felállítására vezette, midőn mind a tiszai, mind a dunai szállitmányoknak közös gyűlpontot kerestek. Ámde ne vegyük bár számításba azon — tán soha még is nem mellőzhető — kötelességet, mit tőlünk nemzetiségünk követel ; felejtsük azt, hogy ama vonal az első tervezetben hazánk legtávolabbi határainál, az utósóban a kapcsolt részeken vonul egészen át, a nélkül hogy egyetlen magyar falucskát érintene ; felejtsük még azt is, hogy a pest-fiumei vonal a dunántúli magyarság derekán, történeli emlékeink szent földén vonul át s a kapcsolt részeket is keresztülvágja ; mindezeket felejtsük — bárha ezeket magyarnak

felejtteni nem igen volna szabad; — s vegyük a két tervet pusztá, rideg számokban vizsgálat alá, lehetetlen leend a választásban ingadoznunk. Ugyan is:

Előleges kiszámítás szerint a vukovár–fiumei és pest–fiumei vonalok közt hosszúságra nézve igen csekély a különbség, mindössze néhány mértföld, következőleg kiállítási költségekben sem lehet nagy a különbség.

Azonban a pest–fiumei vonal a) összeköti nemcsak a fővárost, hanem ez által az egész országot állandón s minden megszakadás nélkül a tengerparttal. A vukovár–fiumei vonal által ezen összeköttetés évenként 3–4 hónapig megszakad t. i. míg a fagy tart.

b) A pest–fiumei vonal egész évben élénk forgalmat állíthat elő s folyvást jövedelmez, míg a vukovár–fiumei hónapokig jövedelem nélkül vesztegel.

c) A pest–fiumei vonallal kapcsolatba hozható sopron–kanizsai és mohács–légrádi mellékvonalok összevéve sokkal termékenyebb, népesb s vagyonosb vidékeket kötnek össze, mint a vukovár–fiumei vonal.

d) Az altiszai gazdag termelés a Ferencz-csatornája által Mohácsnál épen úgy eléri a fiumei vonalt, mint különben Vukovárnál.

Végre kereskedelmi állapotaink rendezésében menthetlen lépés volna, kivált ha tengerpartunkat fontos pontnak tartjuk, épen azt a fővárossal, a belkereskedés legfőbb fokhelyével összeköttetés nélkül

hagyni, s a vukovár-fiumei vonallal megsemmisíteni a kereskedelmi összpontosítás egész rendszerét.

4. Az Eszék-Fiumei vasutról,*) melly még aztán gondosan kikerülve a feldunai megyéket a czeglédi vonalhoz csatlakoznék szólnom sem kell, egy tekintet a benyújtott térképre meggyőz mindenkit annak czélszerűtlenségéről.

c) Költségvetés alkalmazása.

1-ör. Vaspályák. A fenebbi vaspályá-vonalok összevéve mintegy 250 mértföldet tesznek; egy mértföld vasut árát szinte fenebb 320,000 e. ftra számítottuk, s így a kijelelt vonalok összes árát tenne körülbelől 80,000,000 e. ftot.

Nem lesz e helyen érdektelen kimutatni az arányt mellyben ezen vasutvonalok elkészültével a fenebb elsorolt országokhoz képest állnánk; mi egyszersmind kimutatja világosan, hogy az itt javasolt hálózat csak kezdet közlekedési fejlődésünk ösvényén.

A hazánkbeli vaspályák hossza a fenebbi kiszámítás szerint a pest-posonyi, pest-szolnoki, soproni, s nagyszombati vasutvonalokkal meghaladna valamivel 300 mértföldet, mellyet azonban kerek számmal elfogadhatunk.

*) Bruck Károly terve.

Szám	Országok	Népesség	Terjedele- m	Kész vagy készülő- ben levő vasutja összesen	Képvisel beruhá- zási tőkét
		millió	<input type="checkbox"/> mért- fold	geogr. mértfold	milliót
1	Angolország . .	25	5461	3500	5635
2	Franciaország .	34	10263	1340	1362
3	Ámerika (éjszaki)	17 ¹ / ₂	108000	3150	1304
4	Poroszország . .	15	5014	383	170
5	Belgium	4	542	714	699
6	Ausztria Olaszor- szág nélkül . .	14	5030	304	144 ¹ / ₂
7	Magyarország és Erdély összesen	13	6175	298	100

2-or. Folyók. Ezeknek rendezésére nézve előleges terv s kiszámítások nélkül költség tekintetében valami határozott összeget kimondani nem lehet. Nincs azért más mód, mint szemelött tartva az országosan kiállítandó tőke egész összegét egy bizonyos kerek számu összeget bizonyos évekre felajánlani. Ezen összeg volna 8 millió 10 évre, miből évenként 800,000 ez. ftot következő módon lehetne a folyó-rendezésekre fordítani; u. m.

1. Duna - szabályozás folytatására, különös figyelemmel a főváros biztosítására, mely célra külön 40,000 e. frt	évenként ez. frt.
számitatik évenként, összesen	240,000
2. A Tisza folyóra	200,000
3. A Tisza mellék - folyóira, külö-	

nösen a Szamos, Maros, Körös és Bod- rogra	160,000
4. Dráva-szabályozásra	40,000
5. Vág és Garan folyókra	40,000
6. Száva, Rába, Lajtha, Sió-csatorna, s a többi kisebb folyókra	120,000
	Összesen 800,000

Magátul értetik, hogy ezen öszvegekbe minden a folyórendezések, és hajózási czélokra teendő költségek, mint: tervek, állandó felvigyázat, medertakarítás, hajóut, s a t. befoglaltatnak.

3-or. Kőutak. A költségvetés nehézségeit a kőutakra nézve már fen kifejtettem. A létező körülmények közt tehát nincs más mód, mint a kőutakra is bizonyos aversionalis öszveget évenként felajánlani, annyit minden esetre, hogy a közlekedések ezen ágában is érezhető haladás fejlődhessék minden évben.

Ezen általános öszveg volna 12 millió 10 évre elosztva, azaz 1,200,000 e. f. évenként.

Az indokokat, mellyek miatt a mostani körülmények közt többet az országnak e célra fordítani nem igen lehet, alább az utósó fejezetben kifejttem. Már most, ha ezen évi öszveget mérlegbe vesszük, tekintve azt, hogy az általam indítványozott utvonatok nagy része hegyvidéken vonul át, s e miatt kevesb költséggel kiállithatók, még sem

hiszem, hogy egyremásra mértföldenkint 60,000 efrton a kőut kiállitható legyen. Azonban ha ezen öszveget vesszük is fel, a fenebb egy évre ajánlandó tőkéből legfőlebb 20 mértföld ut készülhet egy évben, pedig a már meglevő vagy készítendő utak fentartására semmi sem forditathatik az uti pénztárbul. Már most ha csak 20 mértföld utat lehet ezen öszvegbül évenkint készíteni, sőt ha a lehető legcsekélyebb öszveget vesszük fel az utak fentartására, ezen öszvegbül még is évről évre kevesb új utunk áll elő s végre is kigázolhatlan bonyodalomba jutunk, hogy ezen 20 mértföldnyi utat hol és melly hatóságokban ruházzuk be, s azok közt minő arányban oszolják el az évi tőke?

Ha czélom nem az volna, hogy a bonyodalmak eltávolitassanak s mennyire nyomott helyzetünkben lehetséges, minden érdek méltányosan kielégítésék, feladatomban igen könnyű volna; mert az osztakozás keserőségeit biznám a törvényhozásra, melly okvetlenül azon dilemmába jutna, hogy vagy minden érdeknek juttatna részt, e felaprózás által a sikert tenné lehetetlenné; vagy a siker megmentéséért sok hatóságok érdekeit volna mellőzni kénytelen, s a vége elégületlenség, keserűség lenne.

Hogy tehát ezen bajokból kimenekedjünk más módot nem látok, mint követve a mult országgyűlés nyomdokait, ezen évi-öszveghez még minden hatóságban a közmunkák felét a kőutakra felajánlani,

melly munka-tőke czélszerű intézkedések által gyümölcsözővé tétethetik úgy, hogy érezhető sikert mutasson a nélkül hogy a munkatevő osztálynak terheit szaporítsa. E rendezés elvei fővonalokban következők lennének:

a) Az ezen munkálatban kijelelt utvonalak országosoknak nyilvánítandók, ezeken minden munka költségei az országos közlekedések pénztárát illetik.

b) Első szükség, hogy a már meglevő utak a fentartás s folytonos igazítás elmulasztása miatt el ne romoljanak, azután a könnyen helyre állíthatók jól megigazitassanak, s végre újak építtessenek. Ennélfogva

c) Minden egyes hatóságban számbavéttetik a közmunka mennyiségének fele; a már meglevő, kiigazitandó, s újon építendő utak kiterjedése mértföldenkint; például Nyitra megyében van országos utvonal mintegy $20\frac{1}{2}$ mértföld; ebből kész vagy kevés igazítással helyreállítható 13 mértföld; egészen újon készítendő $7\frac{1}{2}$ mértföld. A közmunka fele ezen megyében tehet az országos összeírás szerint körülbelül 32,763 szekeres, igen annyi tenyeres napszámot.

d) Kiszámítatik minden hatóságban, mennyi kívántatik ezen közteréből a fentlevő utak jó karban fentartására, továbbá a kiigazitandók helyreállítá-

sára, végre a mi marad az új utak építésére fordítandó lesz.

e) A fentartáshoz, kiigazításhoz vagy új építéshez megkivántató minden pénzbeli költségeket az országos közlekedési pénztár fedezi, illyesek: utépitők, felügyelők, utkaparók, szerszámok, anyagok, mesteremberek s a t. mi eddig a háziadó rovataiban fedeztetett.

f) Ezen kiszámításokat a közlekedések igazgatósága az illető hatóságokkal egyetértve teszi meg, s elkészített minden évre a teendő munkák tervét.

Természetes következése ennek, hogy az itt kijelelt, s országosnak nyilvánított vonalokra nézve megszűnik a megye, város, vagy kerületi hatóságok közti különbség, s az a kerületi hatóságokra nézve csupán a kiállítandó közérő felére nézve kulcs gyanánt marad fenn.

Ezen rendezés lehetővé teszi, hogy minden hatóságban és pedig a közérő arányában minden évben haladjon az utépités, a háziadónak nevezetes rovala elenyésszék, s az országutak rögtön szigorú felügyelet alá kerüljenek, jól fentartassanak s igazitassanak.

Hogy azonban a közérő alkalmazásának sikere is legyen, *) azt a mostani állapotban hagyni lehet.

*) Hogy mostani állapotában a közmunka legnagyobb veszteség, mutogatnom sem kell. Kiáltó példát idézhetni fel e részben a Tisza-szabályozási munkákból. Zemplén megye

tetlen; hanem a közmunka megvételére nézve következő módosításokat kell felállítani:

1-ször. Minden hatóságban számba vétetik a köz-erő fele, s annak öszvege vétetvén tekintetbe az a kijelelt utvonalon az adózók s siker könnyebbsége szerint alkalmazandó.

2-szor. Minden közmunka szakmánya változtandó, s minden egyes munkapontra a jövés-menés betudásával meghatároztatik a tartozás mennyisége minden adózó osztályra s munkanemre nézve.

3-szor. Olly helységekre nézve hol a közmunka azoknak távolsága miatt fel nem használható, a megváltás megengedtetik, s ennek mérsékelt bérét a közlekedési igazgatóság és a hatóság egyetértve szabja meg.

4-szer. A váltságára nézve, a munkával tartozó elsőséggel bir; ha ő nem teszi, a helybeli birtokos megválthatja.

5-ször. A köz-erőnek kiszabott felét a közlekedési igazgatónak bár milly más közlekedési munkához felhasználni lehet, az utpénztárt illető költségek kiegyenlítése mellett.

például a bodrogközi helységeket kirendelte a tiszai töltésekhez a tárkányi vonalra; ezeknek munkájok kifizetett olly árban, mint önkénytes munkások alkuja volt köbolenkint. A beadott hivatalos jelentések szerint a kiállított töltés, s a ráfordított napszámok a köz-erőből 3 ez. kr. napibért mutattak ki, míg önkénytes munkások 20—24 sőt több kr. napibért kerestek.

6-szor. Az utvonal mentiben vagy közelében eső minden közerőt lehessen oda használni, a közlekedéseket illető fele-összvegnek másutti kiegyenlítése mellett.

7-szer. Minthogy a közerő megvételében az adózó osztályra nézve az a legterhesb, hogy a rá szabott évi munka bizonyos a kerületi tisztviselő által kiszabott időben követeltetik: e részben szükség hogy minden közmunka-illetőség előre meghatározassék falvanként, s annak letöltésére elegendő záridő adassék, melly alatt az illetők szabadon választott időben teljesithessék falvanként a kiszabott közmunkát.

A köutak kiállításának tökéjét tenné a fenebbiek szerint

- a) minden kiszabott közmunka fele-része, és
- b) az évenkinti 1,200,000 ez. forint.

A tapasztalat meg fogja mutatni, mennyi eredményre juthat ez uton az ország, s annak fonalán módjában lesz a törvényhozásnak ezen intézkedéseket, mellyek a kényszerítő körülmények közt mostán leginkább kisegithetnek, módositni vagy gyökeresen megváltoztatni. —

Mindent egybefoglalva, tenne a költségvetés a javaslott közlekedési eszközök kiállítására, és pedig

vaspályákra	80 milliót
folyó-szabályozásokra	8 „
köutakra	12 „

Összessen 100 m. e. ft.

Igaz ugyan hogy ezen előszámítások változásoknak vannak alávetve, s a kivitel folytában olly körülmények állnak elő mikrül a kezdetnél sejtelmünk sem lehet; sőt bizonyos hogy a kivetett összegekkel sem a folyó-szabályozások bevégezve, sem a kijelölt utvonalak felépülve nem volnának még: azonban azokat bevégezni nem egy évtized, nem is egy kor feladata; a mi tisztünk azt helyes alapokon meg indítani, s bízni annak további kifejtését az ország kifejlendő erőgyarapodására.

Függelék

A k i s a j á t í t á s o k r u l.

Ha már a közlekedési eszközök minden ágaiban egységet s összhangzást akarunk eléállítani, nem lehet, hogy a kisajátítási törvényekrül is részletesebben s tüzetesen ne rendelkezünk s a fenálló törvények hiányit ki ne pótoljuk.

Eddigelé az országutakra megkivántató földet a hatóságok ingyen foglalták el minden kárpótlás nélkül hihetőleg azon elvbül, hogy az utközelsége nagyobb jótétemény a birtokosra nézve, hogysen azon cse-

kély földért, melly közutnak elfoglaltatik, kármentést követelhetne.

Ellenkezöleg a vaspályáknál teljes és tökéletes kármentést rendel az 1836-ki 25 törvényczikk, noha a vaspálya közelsége többszörözött jótétemény a köuthoz képest, s a birtok értékét azonnal, minden más beruházás nélkül, aránytalanul felemeli.

Nézetem szerint sem egyik sem másik mód nem méltányos; egyik nyomja a birtokost, másik terheli a vállalatot igazságtalanul. És ez a tapasztalat utmutatása szerint igen különös eredményekre vezetett, például a központi vasut kisajátításainál. — Olly helyeken t. i. hol a vaspálya vonulata még bizonytalan volt, hogy a birtokosok és községek azt saját határaikra vonják, a szükséges földtért ingyen megajánlották, sőt más nevezetes áldozatokat ígértek a vaspálya jótéteményiért. Ellenben, hol a pálya vonulata bizonyos s kikerülhetlen lön, ott kisajátítás fejében a birtokosok olly árt követeltek, melly nem a föld azelőtti becsét, de a vaspálya által felemelt értékét is túlhaladta.

Ebben tehát arányt és mértéket kell fölállítani, t. i. a köutaknál nem pusztán foglalni, a vasutaknál nem túl az igazságon fizetni s ez által a közvállalatokat terhelni.

Ha a kö- és hajóutakra, vaspályákra, csatornákra foglalt földtér által okozott kárt vizsgáljuk, azt fogjuk találni, hogy ezek által nemcsak semmi kár —

mi megtérítendő volna — nem okoztatik, sőt igen nagy positiv s nem illusorius haszon szereztetik a birtokosoknak, mi az elfoglalt földtér becsét sokkal felülmulja. Én tehát a kisajátítási kármentésnek alapját nem találom a statusra nézve, s megvallom hogy a közvállalat irányában semmi kármentési fizetésnek helyét ott nem látom, hol pusztá föld — s nem különös beruházások is egyszerismind — foglaltatnak el.

Azonban az is igen világos, hogy midőn a közlekedések nyeresége minden közel birtokosra kiterjed, akkor az avval járó terhet egyedül azon földbirtokosok nem viselhetik, kiknek földén esetesen a vaspálya vagy utvonal keresztül megy.

Van tehát nézetem szerint helye a kármentésnek az egyes birtokosra nézve kitül a föld elvétetik, de ezen kármentés terhe nem a statut illeti, hanem az okozott sokkal nagyobb nyereség részeseit t. i. az érintett községeket.

S ezért igen helyesnek tartom a kisajátításokra nézve azon intézkedést, mellyet a közelebbi országgyűlés a hajóutak kisajátítására nézve felállított — az 184³/₄-ki irományok könyvében 333 sz. alatt — t. i. hogy a szükséges földtér kisajátításának költségeit aránylag a birtokosok közönsége fedezze, s a közvállalat csupán a különös beruházások mint keretek, épületek, ültetvények felesleges költségeit pótolja.

Ezen intézkedés hazánkban annyival könnyeb-
ben életbe léptethetik, minthogy a legtöbb határo-
kon még rendbeszedés sem hajtatott végre, s a bir-
tokos, kitül a közvállalatokra elvétetik a föld, ugyan-
csak földben kielégíthető leszen.

VII. FEJEZET.

A végrehajtás rendezése.

Ha visszaemlékezünk a közelebbi országgyűlésnek e tárgy körüli vitatkozásira, nem szükség itt fejtegetnem, miszerint a közlekedési ügy rendezése körül, ez sajátképez életkérdés, mellynek szerencsés, vagy bal megoldásátul függ nemcsak anyagi állásunk, de sokkép minden egyéb viszonyaink további fejlődése s jövendője is.

Kimondottam akkor is, azóta is több alkalommal, hogy a haladás némi veszéllyel jár; minden új rendezés, melly szerkezetünk történeti alapjait ujjal cseréli fel, némi crisist idéz elő; de meg vagyok győződve, hogy a veszteglés bizonyos halál, s így a koczka, melly a haladást kíséri, nem rettent el soha, mert erős hitem, miszerint van fajunkban élet-erő elég a szerencsés kibontakozásra.

A végrehajtási rendezés tekintetében elegendő példa áll előttünk Europa többi országaiban; az al-

kormányos formák, melyekben ez másutt forog, egész fejlettségökben ismerttek. Tagadni ugyan nem lehet, hogy nálunk sajátságos viszonyok is követelnek különös tekinteteket, s léteznek tényleges állapotunkban fen és len gátak, melyek a másutt életben levő formáknak teljes alkalmazását nehezítik. Meggyőzött azonban a közelebbi országgyűlés is, miszerint törvényhozásunk azon formákkal ismeretes, s alkalmazásuktól — mennyiben viszonyink engedik — nem idegen. Legyen azért nekem megengedve, hogy a közelebbi országgyűlés állapotásait minden indoklás nélkül egyszerűn felemlítsem; fejtegetésimet pedig csak azokra intézzem, hol nézetim eltérnek, s melyeknek bővebb indokolását a múlt országgyűlés végzései szükségessé teszik. —

A végrehajtás fő elveit kettőben kell megállapítani; u. m.

1-ör Felelőség.

Miből — mint ez már országgyűlésileg elismertetett, — önkényt következik, hogy:

a) ez csak személyre alkalmazható, testületre nem.

b) ennek biztos, s gyakorlati értelme a végrehajtó parlamentális állásában, s ahhoz való viszonyban keresendő. —

c) a felelőség egy részről, más részről feltétlen engedelmességet követel.

d) a végrehajtó felelősége a végrehajtási hivatalnokok megválasztására, s elbocsátására nézve teljes korlátlan hatalom nélkül, meg nem állhat.

2-or Központosítás.

Hazánk állása, a csekély erő, mellyel rendelkezhetünk, a viszonyok sebes fejlődése, s állapontunk nyomasztó volta mulhatlanúl megkívánják, hogy az erőbül, mellyet az ország közlekedési eszközök kiállítására fordíthat, semmi ne vesztegetessék el. Ez pedig máskép nem lehet, csak ha a közlekedési ügy központosított felügyelet alá adatik minden ágai-ban, mi által minden részletes munka az egész országban, egy országos közlekedési rendszer kiegészítő részévé válik, s ez az mire törekedni kell. Ebből következik:

a) Az 1836-ki 25 törvényczikk *) világos el-

*) Sajátkép ez a törvényczikk olyan, melly önmagát eltörölte, miután bevezetésében ez áll:

„A legközelebbi országgyűlésig — — — ideigleni határozat gyanánt rendeltetik.“

Világos ebből, hogy e törvényczikk csak három évre hozatott; azonban az abban foglalt jogokat magán vállalkozók még sokkal később is vették igénybe, mint tudva van. Igy például a központi-vasut-társaság 1844-ik év Márt. 13-kán kötötte szerződvényét. Szükség azért világosan kimondani, mikép e törvényczikk eltöröltetik.

törlése, ezentúlra pedig azon szabály megállapítása, miszerint önnálló vasutakat, melyek nem egyes helyeknek az országos vonalokkalli összeköttetését czélozzák, csak országgyűlés engedelmével lehetessen bárkinek építeni. Az összeköttetési szárnyvonalokra azonban tért kellene nyitni egyesek tevékenységének, a magánipart felébreszteni, s megengedni hogy ezekre a közlekedési igazgató adhasson engedélyt. Sőt mennyiben a szárnyvonal egy már elfogadott, és országos segedelemmel készitendő köút helyét pótolná, az országos közlekedés igazgatója a kiszabott összegig az ország nevében mint részes állhasson be.

b) Folyókon, mint az országos közlekedés másodrendü eszközein semmi munkát senkinek tenni nem szabad a közlekedési igazgató tudta, s helybenhagyása nélkül.

c) A köutak körül minden ezután munká, melly akár országos közlekedési, akár hatósági kezelés alatt tétetik, a közlekedési igazgató fölügyelete alá helyeztetik, annak terveit a közlekedési igazgató bírálja meg, irányzatát ő határozza el. Ez alól csak a meglevő nem országos utak fentartása, s a határbeli utak vétetnek ki.

A közlekedési eszközök minősége, iránya határozza el egyes helyek, sőt vidékek jövendő sorsát; ez a kereskedésnek új vonalat, új fokhelyeket terem; itt emel, ott süllyeszthet is; ezért ezt csak

maga az ország által felállított felelős hatóság országos szempontokból intézheti el helyesen, más nem.

A végrehajtás e két életfeltétele t. i. a felelőség, s központosítás hogyan fér meg a törvényhozás mostani rendszerével, nem ide tartozó kérdés; annyi mindenestre világos előttem, hogy a felelőség elve teljes megnyugvást a nemzetnek nem nyújthat, a végrehajtó állását kéteessé teszi, és felette nehezíti, sőt azt terhes alternatívákba helyezi évenkénti országgyűlés nélkül. —

Lássuk ezek után a végrehajtási rendezés részleteit.

a) A közlekedések kiállításának módjárul.

Tagadhatlan, hogy Magyarország mostani állásában, tekintve kiterjedését, népességét, különösen pedig azon gazdag forrásokat, mikkél a természet olly bőkezűn ellátta, igen csekély teher elviselésére képes. Igen meddő fáradság volna taglalni az okokat, mellyek e tényleges állapotot hazánkra idézték, elég ebből az eredményt feljegyezni, s szemelől nem tévesztetni, mert épen ezen tény határozza el a közlekedések kiállításának elveit.

Nekünk saját nemzetiségünket kell még megmenteni; mert legyen bár törvényeink, kormány-

székeink, s az igazgatás nyelve mindenütt magyar, hangozzék bár k. királyunk, s fenséges családja ajkairul a hazai nyelv, tanitassék bár minden iskolában a tudomány magyarul, legyenek magyar lobo-gók és pénzek: mind ez nem menti meg nemzetünket az enyészettül; ha a magyar birtok idegen kezekre jutna, s a magyarfaj koldus néppé válnék saját honában. — Mi pedig inkább e veszélytől félhetünk, mint akármitül, s épen mert az anyagi jólét forrásai fejletlen hevernek, a pazarlás napirenden, a szorgalom nem igen gyümölcsöz, a földbirtok becese igen csekély, jövedelme parányi.

Arrul talán senki sem kételkedik, hogy jól rendezett közlekedések mindenfelé emelik a birtok becsét, fölélesztik — mert jutalmazták — a szorgalmat, sokszorozzák a jövedelmet, s ez által tehetősbé tesz a nemzetet, s ez most mindenekfelett, mire törekednünk kell.

Ebbül kettő következik elvitathatlanul u. m.

a) Most egyelőre annyit kell követelni a nemzetül, mennyit csak kiállítani saját romlása nélkül meg-bír. Többet venni, nem tenne egyebet, mint sok nemzetségek bukását rögtön decretálni, s evvel a magyar birtokot idegen kezekre juttatni, mi öngyilkolás volna. És e tekintetben ne ámitsuk magunkat azon deszkavédelemmel, mit a hajótörésben a honosítási törvény nyújthat; mert egyfelől már annyi előzőtt honosítás van a múltban, hogy a jövendő

minden kecségtetése ábránddá változik; másfelől alig lehet oly honosítási törvényt alkotni, melly kijátszást kizárjon, s nemzetet megvédjen az elmerültéstül, ha neki indult. —

b) Azon terhet, mellyet viselnünk lehet és kell, a közvagyonosodás célaira fordítsuk, azaz a csekély erővel oly beruházásokat tegyünk, mellyek nemzetünket e nyomasztó állásbul kiemeljék, főleg pedig kifejtsék a képességet nagyobb teher, s beruházás viselésére. —

Ha hazánk kiterjedését, népességét, szükségéit egybevetjük a többi európai statusokéval, valamint azon tőkét, mellyeket azok a közlekedésekre már eddig befektettek, azonnal látni fogjuk, hogy az ezen javaslatba foglalt közlekedési eszközök, és ezekre követelt öszveg egyedül az első kezdet az ország anyagi kifejtésének nagy munkájában; annyi t. i. mennyi az első szükségeket némileg kielégíti; főleg pedig mennyi célszerűn felhasználva, s szigorún kezelve kifejtheti gyorsabban, mint hisszük, a képességet, hogy a nemzet önmagátul ne legyen kénytelen megvonni saját felvirágzásának további eszközeit. —

Ezeket nem tartottam feleslegesnek előrebocsátani azért, hogy meggyőződésemet, s a célt mellyet a csekély kiállitható pénzerő beruházására nézve követnünk kell, kimondjam. Mennyit állithatunk ki évenként, s minő forrásokbul merítsük közszükségeink

tőkéjét, az országgyűlés által más helyre utasított. Nem akarok azért itt arrul szólni; e helyett taglalás alá veszem saját állásunkat a közlekedési eszközök egyikének, t. i. a vaspályáknak kiállítása irányában, hogy kitűnjék miként kell a javasolt vaspályahálózat eléállításában eljárunk. — Ugyan is:

Olly országokban, hol kifejlett ipar, forgalom, főleg elegendő tőke van, melly versenyt keres, ott épen ezen körülményben van némileg biztosíték az ellen, hogy valamely iparvállalat hosszú időre nyomasztóvá váljék a kereskedésre nézve. Nálunk azonban még a gazdasági ipar is igen alatt áll; szállítmányink a gazdaság első nyers terményiből állanak jobbadán, tőke, nemcsak melly versenyt állíthatna, sőt az is hiányzik, melly gazdaságunk kellő emelését s a nélkülözhetlen beruházásokat fedezné. Mi tehát közvállalatinknál mindenesetre idegen pénzre szorulunk.

Azonban hazánk néptelensége, iparunk állása, terményink tulajdonsága, valamint kevés kecsegtető kilátást mutat az iparvállalati nyereségekre, úgy más részről, a mint már fenebb kifejtettem, vasutaink rendeltetését megváltoztatja. S ezokért elengedhetlen szabállyá teszi számunkra:

1. Hogy a vitelbér szabályozását utósó részletekig az ország folyvást kezében tartsa, s azt az iparfejlődés igényei szerint rendezze; t. i. ha nyomasztó az, némelly termények szállítására, s a köz-

érdek kívánja, azt leszállíthassa. Nem elég ehez képest, hogy az ország csak a vitelbér maximumát szerződvényileg határozza el; de szükség, hogy a vitelbér egyes árúkra alkalmazva a mutatkozó szükséghez képest folyvást módosítható legyen.

2. A vaspályák egész vonalát utósó részletig az országos megállapítás után, a közlekedések igazgatójának kell elhatározni, s ezt nem lehet vállalkozók önkényére bízni.

3. A lehető legolcsóbb, s takarékos kiállításrul kell az országot biztosítani, mert a végén minden e körüli eltérés, vagy az ország pénztárát, vagy a kereskedést terheli.

Nem lesz talán érdeknélküli a fenebbiek bővebb kifejtéséül, röviden visszaemlékezni azon vitaközvetésekre, s vitelbér körüli adatokra, mellyek a közelebbi országgyűlés alatt a fiumei vasut körül felhozattak; u. m.

Egyik kimutatásban, melly az országgyűlésnek benyújtott, a mostani szállításbér egy mázsáért a Dunától Fiuméig 90 — 160 ezüst krajczárban mutatatik ki.

A fiumei társaságnak ajánlata szerint Vukovártul Fiuméig a vitelbér $64\frac{1}{2}$ mértföldnyi vaspálya vonalra egy mázsátul $65\frac{1}{8}$ e. krt tenne.

Ugyanezen kimutatásban az odessai vitelbér az ádriai tengerpartig 35 e. krtban mutatatik ki.

Más kimutatásban egybehasonlítatik a magyar, odessai, s galaczi gabna ára a fiumei piacon következőkép:

	Vuková r.	Odessa.	Galacz.
egy mérő ára	2 f. 6 kr.	2 f. 20 kr.	1 f. 50 kr.
vitelbér Fiuméig	— 36 „	— 30 „	— 45 „
ára Fiumében	2 f. 42 kr.	2 f. 50 kr.	2 f. 35 kr.

Sőt végre a fiumei társaság mint tényt említi fel az 1844-ik tavaszi conjuncturákat, midőn Fiumében $1\frac{1}{3}$ mérő azaz egy stajo magyar buza 19 ez. kral került kevesebbe, mint az odessai, mégis képes volt saját tengerpartunkon az odessai buza vevőkre találni, mert még saját népünk élelmére sem volt elegendő magyar buza ott.

Mindezen részletes adatokat nem azért említem itt fel, hogy számítási alapul használtassanak; nem is akarok azokon épen semmit építeni; annyi még is kétségkívülivé válik — s ez mit akarok — miszerint kereskedésünk a tengerparton a vitelbértől függ; mert ha — feltéve — a fenebbi hasonlítás a vukovári, odessai, s galaczi buzaár közt állna, a fiumei társaság által ajánlott gabnavitelbér mellett — melly pedig a központi vasut bérénél 50%-el olcsóbb — még hazánkbul semmi gabnát kivinni nem lehetne; mivel a felvett 36 e. kr. vitelbér helyett egy mérőre 56 e. krt számítva a magyar buza sokkal drágább volna Fiumében mint az odessai vagy galaczi; s

vaspályánk könnyen arra szolgálhatna, hogy idegen gabna közelebb is nyomuljon országunk belsejébe.

Továbbá noha meghatározza az ország a vitelbér maximumát, ez a gyakorlatban másképp üt ki. Például Pest Vácztul egyenes vonalban legfeljebb $4\frac{1}{2}$ mértföld, a vitelbér egy mértföldre szerződvényileg $1\frac{1}{2}$ kr. mázsájáért: — azonban a vasut görbületei s kitérések meghosszabbítják a vonalt, s az 1846-iki Augustus 1-ső napján kihirdetett tariffa szerint Pesttől Váczig mégis:

az 1 osztályú czikkeknél 9 kr.

2 osztályuaknál 12 „

3 osztályuaknál 24 „ vitelbér fizetetik.

Ebből csak az következik, hogy minden bér szabályzat mellett a pálya kitérései által az egész vitelbéri számítás meghiúsulhat.

Végre számtalan okok harcolnak a mellett — mit fejtegetnem sem kellene — hogy egy ország közlekedési fejlődésének első stadiumában a rendezés vezetését egyáltalában másra nem bízhatja, s azt önmagának kell kezébe venni. Nincs Európának országa — Angolországot kivéve — melly vaspályáira merészlett volna a magánosok iparának teljesen szabadtert nyitni, s ott is elvégre a verseny olly állapotokat idézett elő, mellyek miatt most az ország beavatkozása aligha kikerülhető leend.

Szóval, ha vasutainkat a nemzeti felvirágzás valódi eszközeivé akarjuk alakítani, szükséges, hogy

azoknak kiállítására, irányaira, s különösen a bér-
szabályzásra az ország állandó befolyását biztosítsa.

Ez pedig áldozat nélkül nem történhetik.

A kérdés már most számunkra az: miben álljon
ezen áldozat?

kamatbiztosításban e egyenlőn minden
vonalra nézve? vagy pedig

egyenesen országos vaspályákat állítsunk
e ki? vagy végre

az ország bocsásson ki kamatbizto-
sított részvényeket úgy, hogy bizonyos részt
mindig megtartsion, mellyel befolyásának túlsúlyát
állandón biztosítsa.

Nézetem szerint, miután mostani állásunkban
minden fillérrel gazdálkodnunk kell, leghelyesbnek
azt tartom, ha egyenesen

országos vaspályák

állítatnak ki, s pedig következő okokbul:

1-ör. Tudatik, hogy a vasutak kamatolása igen
különböző egyes vonalakon; ha az ország saját vas-
pályáit vállalkozóknak adja által, azok bizonyosan a
legjövedelmesbeket foglalják el, s az ország el-
veszti ezeknek előnyeit, mellyek a kevésbé jöve-
delmezők kárait némileg egyenlíthetnék.

2-ör. Miután nagy fontosságú nálunk a vonalok
iránya, és különösen az, hogy azok minélelőbb moz-
gásba tétessenek, országos kiállítás mellett e rész-
ben is leginkább biztosítva volnánk.

3-or: Az országnak vannak leginkább kezében olly segéd-eszközök, mellyek saját szerü viszonyaink közt szükség esetében kiségethetnek; minő: közérő, testületek részvéte, nagy töke.

4-er: Előre biztosan nem határozhatni meg, minő érdekeket érint, alakulásokat teremt nálunk a vasut-rendszer; s mig ez kifejlenék, mindenesetre szükség hogy az ország teljesen megóvja intézkedési jogát, minden idegen befolyástul.

5. Igaz marad mindig — mit a fiuméi társaság az országgyűlésnek beadott nyilatkozványában mond, — miszerint: vállalkozók soha, és semmi esetben nem nyujthatnak a közönségnek közlekedési olcsóság tekintetében olly kedvező feltételeket, mint a status, melly a közlekedési eszközöket egyenes jövedelem-forrásnak is tekinteni nem kénytelen, s áldozatainak — ha ugyan annak nevezhető — bő jutalmát nyeri a kereskedés felvirágoztatásában, s a közjólét eszközlésében.

6. A kamatbiztosítási rendszernek vannak még más terhes oldalai is u. m.

a) A vitelbér maximumának meghatározása mellett — miután a drága és olcsó mértföld jövedelme egyenlő — a vállalkozóknak minden kitérés, mellyben az akadályokat kikerülik, s a pálya költségeit egy mértföldre leszállítják, nyereség; ellenben a forgalomra nézve nagy veszteség.

b) olly vonalakon, hol még most csekély a for-

galom, következöleg a vállalkozók csupán a biztosított kamatokra támaszkodhatnának, mit sem tesznek a vonal élénkítésére, sőt a szállítás elhanyagoltathatik.

c) Hazánkban nem remélhető, hogy minden fennebb kijelelt vonalra vállalkozók találkozzanak, s ebbül az következik, hogy a kecsgetetőbb vonalokat vállalkozók vennék át kamatbiztosítás mellett, a többi mégis az országra maradna.

d) Nálunk minden vállalkozás a vasutakat okvetlen idegen kézre, s idegen befolyás alá juttatná.

7. Megemlitendőnek tartom még azon nem kis fontosságú körülményt is, hogy ha az országosan kijelelt vonalok kamatbiztosítás mellett kiadandóknak határozatnak, egy vidék hamarabb ellátatik, másik a nélkül marad jó ideig, s ez belviszonyinkra bizonyodalmat hozhat, habár egy időre is.

8. Mindig szabadságában áll az országnak, ha idejét látja, s a közérdek engedi később is kellő biztosítékok mellett a vasutakat részvény-kibocsátás útján vállalkozóknak átadni, s ez által a kiállítási tőkét részben másra szállítani.

Ennyi okokból határozott véleményem az, hogy hogy most mig az ország saját közlekedési ügyeinek hatásaiban tájékozni nem bírja magát, a vaspályák ügye országos kezelés alatt tartassék; mi mellett a takarékoság és olcsóság a kiállításban verseny megnyitása, s jó rendezés mellett ép ugy elérhető, mint magánosok által; s ha nem is volna ez így, sokkal

fontosb tekintetek követelik ezt parancsolólag most tőlünk, mintsem attul eltérni lehetne. — Továbbá:

Annak elhatározásánál, hogy közlekedési eszközeink országosan állitassanak ki, ha valóban sikert akarunk, megállni nem lehet; hanem el kell mulhatlanul határozni a törvényhozásnak azt is, hogy a kiállítás lehetővé tétesség

Statuskölcson felvétele által!

Hogy ez máskép nem is lehet, szolgáljanak következő okok támogatásul:

1. Vegyük mindenekelőtt közelebbrül számitásba azon követeléseket, mellyek az országtul mint közszükség rovatai pénzsegélyt sürgetnek; ugyanis:

A közlekedési eszközök különösen a halaszthatlan fiuméi,

debreczeni,

aradi,

miskolczi vaspályák:

Duna,

Tisza,

Dráva,

Száva,

Maros,

Szamos,

Körös,

Bodrog,

Vág és Garan ,
 Rába, Rábca, Repcze s a többi folyók rendezése,
 Hajó-utak váltása s igazítása,
 Luiza-ut megváltása,
 Fiumei kikötő rendezése ,
 Országutak építése,
 Hidak kisajátítása. E felett
 Nádoremlék,
 Országos pénztár adóssága ,
 Országház,
 Nemzeti muzeum,
 Nemzeti színház,
 Gazdasági egyesület,
 Statisticai hivatal ,
 Népinevelés ,
 Lótenyésztés,
 Pest város biztosítása ,
 Ludovicaea ,
 Sikeknémák-
 Vakok-
 Téholyodottak intézete, s a t. s a t.

Sok van ezek közt , miket a közelebbi ország-
 gyűlés már fedezendőknek határozott. Már most kér-
 dek mindenkit, ha az ország évi jövedelme fordíta-
 tik ennyi szükségek fedezésére , hogy lehet azon
 néhány milliót, mit évenként kiállithatunk józanul ugy
 felosztani ennyi szükségek közt, hogy annak sikere
 érezhető legyen ?

2. Az általános európai sebes fejlődés sem tűri, hogy mi igen hosszú időre halasszuk közlekedésink rendezését; most még béke kedvez, mellynek ideje bizonytalan, s tartósságát senki sem biztosíthatja; szükség azért az időt hatállyal felhasználni, míg nem késő.

3. Hazánkban a birtok-crisis, melly mostani sülyedésünkben fenyegető, addig veszélyes, míg a birtok becse nem emelkedik, jövedelme nem szaporítatik; nekünk tehát nem kell egy napot sem veszteni, hogy a magyar birtokosban vagyonához való szilárdabb ragaszkodást ébresszünk, s nyomasztó helyzetébül, s evvel a veszélybül kiemeljük; — jelenlegi állapotunk olyan, mi ha még 2—3 évtizedig tarthatna, meglehet az orvoslás késő.

4. Nem csekély fontosságú ok számunkra az is, hogy illy szegény országban a beruházás terheit, a nemzet már jobbadán a közlekedési eszközök gyümlöcseibül fedezhesse, s a képesség minélelőbb kifejtesse, a teherviselés eredményeiben áldásthozó legyen, s megszeretessék.

5. Ha az ország folyó jövedelmeibül kellene a közlekedési eszközöket kiállítani, az egész adótöke elvonatnék más beruházási térrül, a nélkül, hogy a pénz más forrásokbul szaporítatnék, s ezt az ipar egyes ágai kétségkívül megéreznék, mellyeknek most is — kivált a mezőgazdaságnak — hiányzik a beruházási töke. — Végre

6. Az évi jövedelem beruházása a legnagyobb bonyodalmakba vezetne, midőn például a fiumei vasut talán 8 év jövedelmeit egymaga követelné, a többiek szinte éveket; hogyan lehetne a sorozat nehézségeiből kibontakozni?

Legyen e tekintetben visszaemlékeztetni szabad a mult országgyűlés bonyodalmira, midőn a parányi tőke annyi rovatokra apróztatott, s végre egy rovat osztályosai az országutaknál ismét annyira egybe-bonyolodtak, hogy végre inditványoztaték, miszerint az egész öszveg a központi megyének adassék, mert annyian hasznát ugysem vehetik.

Ennyi okok sulya legyen elegendő meggyőzni mindenkit, hogy az ország évi jövedelmét bizonyos részben tökécsitni kell, s ezt közlekedési beruházásokra fordítani. — Azonban hogy még világosabban kitűnjék, mikép ez máskép nem lehet, megkísértem a beruházás részleteit is kifejteni, s mintegy láthatóvá tenni a pénzmunkálkodás kifejlődését.

Meg kell itt azonban előre jegyezni, miszerint e kimutatást egyedül példa gyanánt hozom fel némi tájékozásul. Jól tudom én, hogy nemzeti kifejlődésünket, s a kibontakozás phasisait a jövendő homálya fedi; tudom azt, hogy nemzetünk e beruházásoknál meg nem állapodik, meg sem állapodhatik; tudom azt is, hogy az országos kölcsönbüli kibontakozás nem szokott történni azon az alapon, mellyen megindul; ismerem azon különbséget is mi hazámfiái s például az angol közt

létezik, melly szerint t. i. ez közadósságot könnyebben, magán adósságot ellenben igen nehezen vesz; midőn mi közadósságtul igen irtózunk, magánkölesönnél annyival könnyelműbbek vagyunk; ismerem végre a közadósság nehézségeit; mindez azonban meggyőződésemet nem ingatja meg. Legyen egykor a vagyoni közemelkedés, s ez által az értelmi erő is magasb fokra emelve, megteszi azonkor azt, a mire hivatva van. — Elöttem más nemzetek hasonló fejlődési példája áll, s az ut, melly őket — a kezdőket — a jólét azon fokához vezette, mellyen látjuk, minket sem vezethet — ha bennünk életerő van — az enyészethez!

Az alábbi példaszámítás kimagyarázására szükség bizonyos számokat felvennem, s következőket megjegyezmem:

1. Tegyük fel, hogy az országos pénztárba évenként egyenes adózás útján fizetnének 3 millió ezüst forint; e felett indirect adózásul némi jövedelmi források jeleltetnének ki.

2. Ezen alpra felvétetnének időnkint s a szükség szerinti részletekben 100 millió ezüst forint.

3. A felvett statuskölesön kamatja képezné a figált terhet; a többi ellenben a függő adót.

4. Tegyük fel, hogy vaspályáink részletekben megnyitva, s mindig mozgásban tartva a befektetett tőke kamatait annyira fedezik, hogy csak $2\frac{1}{2}\%$ el kellene az ország pénztárának a kamatokat pótolni.

5. Mivel a folyórendezések s utkészítés költségeinek — melyekre 20 milliónyi beruházást indítványoztam — kamatai egészben az országos pénztár terhére esnek, ez az egész 100 millió kamatát épen $\frac{1}{2}\%$ el neveli, s ezért az összes 100 millió kamatainak fedezésére pótlásul vegyünk 3 % et, mely az országos pénztár által lenne fedezendő.

Ezen felvételek után meg kell még jegyezni, hogy a 100 milliót például 1860-ik évig bírnók beruházni, a pénzügyi munkálkodás következőképp fejlődhetnék ki:

Év szám	Országos évi jövedelem	Évenkénti beruházás.	Ennek 3% kamata mely az országos pénztár által pótolandó	Az országos pénztárban marad töke
	ez. frt	ez. frt.	ez. frt	ez. frt
1849	3000000	—	—	3000000
1850	3000000	4000000	120000	2880000
1851	3000000	7000000	330000	2670000
1852	3000000	9000000	600000	2400000
1853	3000000	10000000	900000	2100000
1854	3000000	10000000	1200000	1800000
1855	3000000	10000000	1500000	1500000
1856	3000000	10000000	1800000	1200000
1857	3000000	10000000	2100000	900000
1858	3000000	10000000	2400000	600000
1859	3000000	10000000	2700000	300000
1860	3000000	10000000	3000000	—
összes.	36000000	100000000	—	19350000

Hogy ezen összeállításba foglalt 3% évi pótlék valószínűségét kimutassam, szolgáljon némi fel-

világosítás gyanánt a központi vasut igazgatóságátul nyert alábbi adatok összeállítása s az azokból vonható eredmény. Ugyanis

I. Kimutatása

a központi vasut Pest Vác közti vonalán volt forgalomnak

	Személy		Árú		Bevétel	
	össze- sen	esik egy hó- napra	össze- sen mázsa	esik egy hónapra	ezüst frt	kr.
1846 jul. 15- tül — 1847 apr. 30-ig .	204918	21570	20515	2159	74614	38
1847 maj 1-tül — 30ig . .	51711	51711	22264	22264	15065	39
	10 $\frac{1}{2}$ hónapi bevétel . . .				89680	17

II. Kimutatása

a központi vasut Vác Solnok közti vonalán volt forgalomnak

a pest-szolnoki vonat megnyi- tása azaz	Személy		Árú		Bevétel	
	össze- sen	esik egy hó- napra	össze- sen mázsa	esik egy hónapra	ezüst frt	kr.
Sept. 1ső nap- játul nov. 30-ig . . .	91624	30541	127052	42350	113394	58
Dec. 1-tül — 31-ig . . .	18185	18185	93499	93499	32860	2
					146255	—

Az I. kimutatásból következő eredmények fej-
lenek ki:

10 ¹ / ₂ hónapi forgalom bevételét véve szá- mitásba ad egy hónapra közép számi- tással jövedelmet	ez. frt.	8541
Tesz tehát egy évi bevétel		102492
Ebből 50% kezelési költségre		51246
marad tiszta jövedelem		51246
Ezt felosztva a geogr. mértföldekre Pest- től Váczig ad egy mértföldre tiszta jö- vedelmet		10249

Ha már most egybevetjük ezen jövedelmet a
felvett kiállítási költséggel egy geogr. mértföldre,
melly 320000 e. forint, kifejlik 3²/₁₀ kamat.

Meg kell itt jegyezni, hogy e vonalon olly cse-
kély még — mint a kimutatásból látszik — az áru-
szállítás, hogy csaknem semmi, mi a vonal elkészül-
tével egészen más eredményeket idéz elő.

A II. kimutatás szerint a 4 hó- napi forgalom tőkéje mutat egy hó- napi bevételt	ez. frt.	kr.	36563 45
ennek 50%-je kezelési költségre tesz			18281 52 ¹ / ₂
Marad tiszta jövedelem			18281 52 ¹ / ₂

Ezen havi tisztajövedelem tesz 1
évre: 18281 frt. 52¹/₂ kr. × 12 = 219382 30

Ezen évi tiszta jövedelmet felosztva a 19 geog. mértföldre Vácztul Szolnokig ad egy mértföldre tisztajövedelmet 11546 26 ez. frt. kr.

Az itt kifejtett évijövedelmet egybevetve a kiállítási költséggel egy mértföldre számításunk szerint t. i. 320,000 ez. ftal, kifejlik évenként valamivel több mint $3\frac{6}{10}$ kamat.

Meg kell ehez jegyeznem miszerint

a) a kimutatott hónapok a legterhesbek, mert az ut járhatatlansága miatt a szállítás a vaspályához igen nehéz.

b) A gőzhajózás e hónapokban hiányzott, s a tiszáni szállítás más hajókon is a legcsekélyebb e hónapokban.

c) A vitelbér ezen a vonalon igen nagy, úgy hogy a 3-ik osztályú árúk például a gyapjú Szolnoktól Pestig mázsánként 56 ez. kr. vitelbérrel van terhelve, holott jó utban tengelyen olcsóbb. —

Mind e mellett eléggé valószínűvé teszük a fenebbi kimutatások a számításimba foglalt azon felvételt, miszerint az országnak 3% kamatot fedezni nem fog kelleni, sőt sokkal kevesbet s azt csak a számítás biztosságáért vettem fel.

Ezek után a fenebbi táblából, melly az évenkénti beruházást mutatja, következő eredmények fejlenének ki:

a) 11 év alatt befektet az ország 100 millió ez. ftot s kiállit 300 mértföld vasutat, 8 millióig folyóit

rendezi, 12 millió s a közmunkák erejéig kőutakat állít. Ha a folyó jövedelemből akarná ezt elérni, kellene hozzá $33\frac{1}{3}$ év.

b) Azon ideig míg az egész 3 millió évenként kamat gyanánt fizetendő volna, gyűl az országos pénztárba 19,350,000 ez. ft s az indirect jövedelmek, mikből a fenebb elsorolt s részletesen meghatározandó közszükségeket fedezni lehetne részenként.

c) Ha felvesszük mérlegelés kedvéért például: hogy az ország a 100 millió tőkét szokott 33 éves törlesztésre felveszi s pár év alatt beruházza; — vagy az évi jövedelemből ennyi beruházást részenként tesz: világos hogy mindkét esetben a $33\frac{1}{3}$ év végével adósság nélkül állna, de első esetben a törlesztési évek nagyobb részén megnyerné a közlekedés gyümölcseit, s hihetőleg a törlesztendő kamat-pótlás mindig alább szállna, míg a jövedelembüli kiállítás mellett csak 33 év múlva élvezné az ország a rendezett s egybefüggő közlekedések jótéteményeit. Végezetre:

Itt van helyén szólni a tiszavölgyi társulatnak hitel tekintetében országosan adandó segélyről.

E napokban nyujtandom be a tiszá-szabályozás fejlődéséről jelentésemet. Abban ugy hiszem elég világosan ki leend mutatva, miszerint a megkezdett szabályozás az ország segedelme nélkül aligha sebesebben kifejlődhetik; s hogy e segély egy részt

abban áll, miszerint az ország minden saját terhelésén kívül szerezzen a tiszavölgyi birtokosoknak kölcsönt, s engedje meg annak a birtokosok körülményei szerinti könnyü törlesztését.

Már ha a törvényhozás az országos közlekedések kiállítását status-kölcsön alapján rendezi, a tiszavölgyi társulatnak hitel tekintetében adandó segítség igen könnyüvé s egyszerűvé válik; mert csupán egy felhatalmazásból áll, mellyel a közlekedési igazgató felruháztatik, s ennek következtében a társulattal egyetértve, megszerzi számára is a szükséges milliókat, s azoknak biztosítása iránt a társulattal szerződik.

Ez uton igen könnyüvé válik, az ország többi folyóinak szabályozását is mozgásba hozni; mert azon folyók birtokosai is ösztönt találnak abban, hogy az ország segedelmére számolva, körülményeikhez képest fedezhetik a szabályozásnak most jobbadán alig megbirható költségeit.

b) A végrehajtó hatóságrul.

A közlekedési ügy rendezésének ezen ágában legkisebb fejtegetési tér maradt fen számomra; részint mert a föelvek már a közelebbi országgyűlésen eléggé megvitatva voltak, s akkor olly állapotást nyertek, mellyek első kiindulásul elfogadhatók; részint mert az igazgatási gépezet elhatározásában igen

apró részletekre bocsátkozni inkább káros mint célravezető volna. Legyen azért elég a főelveket pusztán elsorolni, mint azokat a közelebbi országgyűlés már elfogadta; u. m.

1. A közlekedési ügyek végrehajtója az országos közlekedések igazgatója lenne, kit ő felsége nevez ki.

2. A közlekedési igazgató az országgyűlésnek felelős s mind két táblán üléssel bir.

3. Az országos közlekedések igazgatója teljes hatalommal ruháztatik fel a közlekedési hivatalnokok kinevezésében és elbocsátásában.

4. Rendeletei mind hatóságokat mind egyese-
ket kötelezők, s azokért csak az országgyűlésnek számol.

5. Ha az országgyűlés bizodalmatlanságot szavaz, hivataláru l elépni köteles. —

Szabadjon ez utósó elv tekintetében visszaemlé-
keztetni a közelebbi országgyűlés vitatkozásira, mi-
után e pont akkor legtöbb fejtegetésekre nyújtott
anyagot. Nekem a kérdés, valljon t. i. egyik vagy
mind két tábla bizodalmának megvonása kellessék e
a lelépésre? mint akkor, ugy most is olly fontos-
ságunak nem tűnt elő mint általánosán vétetett. Mert
a felelőség elve véganalysisiben ugy is csak bizonyos
moralis suly, mellynek physicali értelme a dolgok
rendes folyamán kívül esik. — A közlekedési igaz-
gató ország hivatalnoka, az országnak rendi táblá-

ján, ülésel bír, s tanuja minden discussioknak, mellyek személye felett a két tábla közt keletkezhetnének eltérés esetében. Nem lenne e a képviselő testület többsége föllépésének annyi erkölcsi sulya, hogy a bizodalmat vesztett közlekedési igazgatót lelépésre kényszeritse? És a főrendi tábla, miután nem a politcai kormányzás hatalmárul, de az ország anyagi érdekeinek kezelésérül van szó, felfogná e az anyagi érdekeket áldozni egyes személynek? Az ezen viszonybul eredhető minden bonyodalom annyival kevésbé aggaszthatja a törvényhozást, mert még azon garantia is fenmarad a táblák számára, hogy a függő jövedelmeket a bizodalmat vesztett igazgatótul megtagadhatják. —

Szólnom kellene még a végrehajtásra megkivántató központi és vidéki hivatalnokokrul. E részben azonban legtöbbet a tapasztalás fog kifejteni, s e tekintetben az országos közlekedések igazgatójának szabad kezet kellene adni, míg a tapasztalás vezérleténél bizonyos rendszer állapotást nyerhet. Azért csak fővonalaiban kívánom a rendezést itt érinteni, hogy némi szabályt a fizetések maximumára nézve ki lehessen mondani.

Állna a központi testület körülbelöl az igazgatón kívül:

Aligazgató s öt ülnökbül, kik közül az

1. Az országos pénztárt s a pénzkezelés minden viszonyait,

2. A vaspályákat és folyó-rendezéseket,
3. A kőutakat s közmunkákat tartaná evidentiában;
4. A főmérnök, a közlekedések technikai vezetésére szükséges mérnöki karral.

Sőt ha a közlekedési igazgató hivatásában eljárni s tévedéseket vagy épen ballépéseket kikerülni akar, okvetlen szükséges, hogy az országos ipar fejlődéseinek minden adatait birja; e nélkül sem a pénzügyi sem a bérszabályzati kérdésekre nézve biztos combinatiokat nem tehet. Kikerülhetlen azért az ötödik ülnök, ki minden közlekedési, kereskedelmi, ipari adatokat pontosan egybegyűjt s összeállit a közlekedési igazgató s egyes osztályok saját körükbeni tájékozására.

Ezen egyes hivatali osztályok segédzemélyzetét előre elhatározni bajos; annyi bizonyos miszerint eleinte kevesebb, később az igazgatás tere szaporodván, több egyénekre leend minden osztályban szükség.

Hogy a fenebb elsorolt osztályok elegendő munkakörrel birnak, s azokat szükebbre összefoglalni nem lehet a rendszerből magából mindenkinek világos; valamint az is, hogy az egész közlekedési ügyek kormányzását egy fő, és egy aligazgató, két titoknok s egy pár irnok — mint a mult országgyűlésen elfogadott Különvélemény tartja — nem vihetik. A fenebbiek szerint, midőn egyszerre vaspályákat, fo-

lyórendezéseket, kőutakat eréllyel kell végrehajtani; valamennyi tervet bírálni, a végrehajtás menetét szemlélet által is kísérni; minden ágát az országos közlekedéseknek, a kereskedési mozgalom fejlődéseit minden perczen teljes világhosszban tartani; s a t. mindez néhány egyénbül álló testületnek lehetetlen. A fő és aligazgató alig elegendők a közlekedési kormányzás főbb ügyeinek, a helyszíneni kezelés s egyes központi osztályok ellenőrzésére.

Egyik ülnök a pénzügyeket, annak minden viszonyait, s minden ponton a kezelés módját, s a t. tartja evidentiában.

A másik a vasutak s folyórendezések körüli minden végrehajtási intézéseket kezelné.

A harmadik a kőutak s annyi hatóságokbani munkák kezelése felett örködnék. —

A főmérnök az egésznek technikai igazgatását intézné.

Egy ülnök végre a minden vidékeken, az ipar és közlekedések minden viszonyaiban kifejlett adatokat állitná össze.

Azonban a közelebbi országgyűlés a közlekedési ügyek kifejlését más alapokra fektette, s azon rendezés kétségkívül kevesebb számú igazgatási személyzetet követelne, mint az e javaslatban foglalt rendezés. —

A vidékeken minden épülő vagy már forgásba

hozott vaspályának, minden hajózható vagy szabályozandó folyónak s az országos utaknak, kerületekre osztva, külön szakértő felügyelete alá kellene adatni, kik a közlekedési testület illető központi ülnökeivel egyenes összeköttetésben állnának, s műtani tekintetben a közlekedési főmérnöknek lennének alárendelve. — E felett külön közlekedési kerületekben, külön pénztárnoki hivatalnokok, s a polgári igazgatást intéző tisztviselők lesznek felállítandók, kik a közlekedési ügyekre felvigyáznak s a végrehajtást ellenőrzik. —

Egyébiránt egy minden viszonyokhoz alkalmazott, s minden részletekben kielégítő administratív gépezetet elméletben fölállítani, nem olly könnyű feladat, kivált midőn a hatóságokkal s egyesekeli érintkezések még szokatlan viszonyai tapasztalat által a kellékeket nem fejtették ki eléggé. A rendezés körüli óvatosságban példát adott a tiszavölgyi társulat, melly belátva, miszerint biztos állapotokra egyedül a gyakorlat vezethet, beelégedett néhány főelvek kimondásával s bizta a részleteket a kifejlendő körülmények szerint a kormányzó központi testületre, hogy azokat a gyakorlat utmutatásai szerint fejtsse ki. — E példát tartanám én országosan is követendőnek, s miután a közlekedések igazgatója ugy is mindenrül felelős, reá biznám egyelőre az egész igazgatási gépezet alakítását minden részleteiben; fenhagyva, hogy majdan a kifejlett tapasztalat

utmutatása szerint javaslatát eziránt a törvényhozás elibe terjessze.

Hátra van még hogy az igazgatósági hiválnokok fizetésére nézve következőket említsek meg figyelemztetés gyanánt:

a) Hogy ezen hivatalok hazánkban még gyéren található képességet, s rendkívüli munkásságot követelnek.

b) Minden hivatali visszaélés vagy hanyagság az országnak kipótolhatlan károkat okozhat.

c) A közlekedési hivatalnoknak minden bár legébberebb felvigyázat mellett is nem hiányzik az alkalom állásával önös czélokra visszaélni. —

d) E hivatal nem állandó, s perczig sem biztosított, mert függ a hivatalnok a közlekedési igazgató szabad elbocsátásától. —

e) Ennéfogva ezen hivatalokra nyugdij-rendszer ha alkalmaztatik is, semmi biztosítást előre nem nyujthat.

Ezen elvek figyelembe vételével kell a közlekedési hivatalnokok fizetéseit s dijaikat megszabni, miben véleményemet a tárgyalás idejére tartom fen.

Szükségesnek látom még ezen közlekedési tisztviselők tekintetében megjegyezni azt, miszerint helyét látnám annak is, hogy ezek országos hivatalok állására emeltessenek; minden kinevezés s változás országszerte tudattassék, hogy a közlekedési hivatalnokok annyi hatóságokkal érintkezésben, olly te-

kintéllyel birjanak, mint azt az ügy érdeke s az ország állása megkívánja.

Még egy fontos kérdés tűnik itt fel a végrehajtás körül, miben nézetem szerint a főirányt a törvényhozásnak kell kijelelni azért is, hogy a közlekedések igazgatójának állása követelésektől s panaszoktól megóvassék. Ez a közlekedési eszközök kiállításának sorozata.

E tekintetben a folyók szabályozásának s köutak kiállításának sorozatául szó nem lehet. Ezek egyszerre is megkezdhetők s végrehajthatók hatóságokint a kiszabott pénz s közmunka erejéig.

Máskép áll a dolog azonban a vaspályákra nézve; ezeknél szükség a törvényhozásnak legalább bizonyos elvet kimondani.

Ha a dolog természetét vesszük figyelembe, önkényt azon elv ajánlkozik, miszerint azon vaspályákat állítsuk ki legelsőben, mellyek legkeveseb technical akadályt görditnek előnkbe; s ezt kellene tenni három okbul; u. m.

a) Olesó kiállítás, mert bizonyos tökével az or-

szágnak aránylag nagyobb részét lehet legrövidebb idő alatt ellátni.

b) Sebes siker; és

c) Mert az építendő vaspályák fognak kifejteni elegendő szakértőket hazánkban is arra, hogy a nehéz vonalak akadályival megküzdhessünk.

Ezen szabály alól csupán a fiumei vasutra nézve — melly szükségünk közt első — tennék kivételt; ebben is azonban a vonalt mindenesetre a közép-ponttul kezdeném, s míg Károlyvárosig halad, — mire mindenesetre néhány év szükséges, — volna elég idő a Fiuménél levő emelkedési akadályok legyőzésére minden előkészületeket megtenni, s azután eréllyel végrehajtani.

Azonban a kimondott elvet nem akarom oda értetni, hogy a hegyes s így akadályokkal járó vonalok heverjenek évekig; csak azt, miszerint a fővonalok fontossága mellett minden egyes vonalokon vannak kiváló pontok, mellyek elsőséget igényelhetnek, mert

a) kevesebb akadályra találunk,

b) már létező kereskedés miatt az országra fontosbak s jövedelmezőbbek;

c) a szükséges anyag olcsósága miatt a vonal többi részeinek kiállítási költségeit szállítják le.

S ezek azok, mikre a kiállítás sorozatában figyelmezní kell. —

Végezetre álljon itt futólagos érintés gyanánt egy figyelmeztetés, miszerint a közlekedések, ipar, s kereskedelem viszonyai hazánkban még a legkevésbé rendezett ügyek; s ha e törvényhozásnak sikerülend megindítani e téren a fejlődést, csoportonkint fognak eléállni a szükségek, mellyek a törvényhozás további intézkedéseit mulaszthatlanokká teendik. Szükség lesz közelebbrül uti, vízi, biztosítási rendörség, hajózási részletes törvény, kikötők s rakhelyeket szabályzó intézkedés, a folyók magánhasználatának rendezése, s at. s a t. Mindezeknek fonala a közlekedési igazgatóság kezében van; ebbül természetesen következik, miszerint ezen rendezési munkálatokat leghelyesebben az országos közlekedések igazgatósága készítheti elő. Ezt már a közelebbi országgyűlés is érezni látszott, midőn az akkor kidolgozott törvényjavaslatban némellyekre a közlekedések igazgatóját egyenesen megbizta. Szükség volna tehát felhatalmazni azt arra is, hogy minden az ipar, kereskedelem, s közlekedések tekintetében szükséges előmunkálatokat megtétetve,

adatokat egybegyűjtve, a szükséges törvényjavaslatok kidolgozását eszközölje, s e célra, ha alkalmasnak látja, jutalmakat is tűzhessen ki. Mert csak akkor várhatni ügyünk fejlődésében sikert, ha az anyagi erőhöz, mellyel rendelkezünk, a szellemi erők szövetségét is megszerezzen, s a tudományokat is számunkra gyümölcsözővé tesszük.

BEFEJEZÉS.

Legyen ennyi elég némi tájékozásul, mikbül a magyar közlekedési rendszer talpköveit letehetjük. Több részletekre szálltam fejtegetésimben, mint adataim feljogositottak; ezt azért tettem, hogy inkább kimagyarázhassam nézeteimet.

El kell vala e javaslat kezdetén mondanom, ha mindenki fenálló állapotunkbul nem látná, mikép a közlekedés s összeköttetések hiánya elegendő arra, hogy hiányozzék a nemzeti egység, s egy ország lakói elszigetelve — mint külön nemzetek — éljenek. Nem nyújt e erre saját hazánk kiáltó példákat? Nem mutat e a dunamente s tiszavidéke, sőt a Duna két partja, a hegyvidék s alföld különböző egymást alig ismerő népfajokat? Hol volt eddig ezeknek központja, hol közös érintkezésük? Vontuk e eddig a hegyvidékek idegen ajku lakóit az ország szívéhez és a magyarsághoz közelebb? — Pedig telje csak e haza minden lakosa vágyainak kielégítését, szorgalmának jutalmát, fáradozásinak irányát a haza köz-

pontjában; gravitáljon csak arra minden erő, élet, s mozgékonyosság; alig hiszem hogy nemzetiségünk erősbitésére hatalmasb lépést tehattünk volna. —

Továbbá összefüggő, jól rendezett, s gondosan fentartott közlekedések nemcsak az egész országban új életet, erélyt, soha sem ismert sőt nem reméltet tevékenységet s emelkedést fognak eléidézni, de a nemzeti iparnak új fejlődési irányt kimutatni; bizonyos ugyanis, hogy a felvidék nem lesz kényszerülve az élet első szükségeinek termelésével kínlódni; mert az alföld gabnakincse nem lesz idő s viszontagságok által elzárva előtte; az alföld viszont biztosan támaszkodhatik a hegyvidék készítményire, mikre azt saját helyzeti viszonyai rendelték. Szóval, nem leendhet a felföldön éhhalál, az alföldön önszirba fuladás.

Részemről meg vagyok győződve, miszerint hazánk saját fekvése, kedvező alkata, s kimeríthetlen terményi kincsforrásai miatt — mellyek ugyan még kifejtetlen veszteglenek — többet várhat a közlekedések létrehozásátul, mint bármely más ország; mert mi a természet kedvezései által hivatva vagyunk az emberi ipar majd minden ágait meghonosítani e változatos fekvésű hazában, hol minden mi anyag megvan, csak a szellem nem fejlődött még ki.

Azonban egy ország segédforrásinak kifejtése, mi a közlekedések által teremtetik elő, a legbiztosb

s legsikereseb mód népét felemelni s nemesbitni. Ez ismerteti meg értékével, s állásával az álladalm irányában; ez teheti a legfontosb politikai s közgazdasági igazságokat gyakorlatilag s a legegyszerűbb módon megfoghatóvá és népszerűvé.

Javaslatomat tehát, mellyet e lapokba foglaltam, olly ohajtással nyujtom be, vajha azok, kiknek kezeibe a végezés hatalma van letéve, fölleljék benne a nemzetegyesítés, érdekösszeszövés, s főleg nemzetiségünk szellemi sulyának azon irányát, melly engem vezetett, s melly valamint eddig is nyilvános életemnek s politicalai működésemmek legmélyebb talpköve volt, ugy lesz — ha isten érnem engedi — építményeim utósó zárköve is!

FOGLALAT.

	lap.
Bevezetés	9
I. Fejezet: Általános szempontok	13
II. Fejezet: A közlekedési rendszer alapelveiről	23
a) A külföld közlekedési kifejlődésének rövid vázlata	25
b) Következtetések	31
III. Fejezet: Számítási adatok	34
a) Vaspályákrul.	34
b) Csatornákrul.	39
c) Kőutakrul.	40
d) Égény fogyasztásrul.	42
Függelék: A lóerőre készült vaspályákrul.	44
IV. Fejezet: A magyar közlekedési rendszer részletes kifejtése	50
a) Vaspályák	54
b) Csatornák és folyók	60
c) Országos kőutak	62
V. Fejezet: A javasolt közlekedési eszközök hatóságok szerinti számbavétele	70
VI. Fejezet: Költségvetés a javasolt közlekedések kiállítására	77
a) Hozzávetőleges költsége mindeniknek	77
b) Visszatekintés némely közlekedési tervekre	81
c) A költségvetés alkalmazása	85

