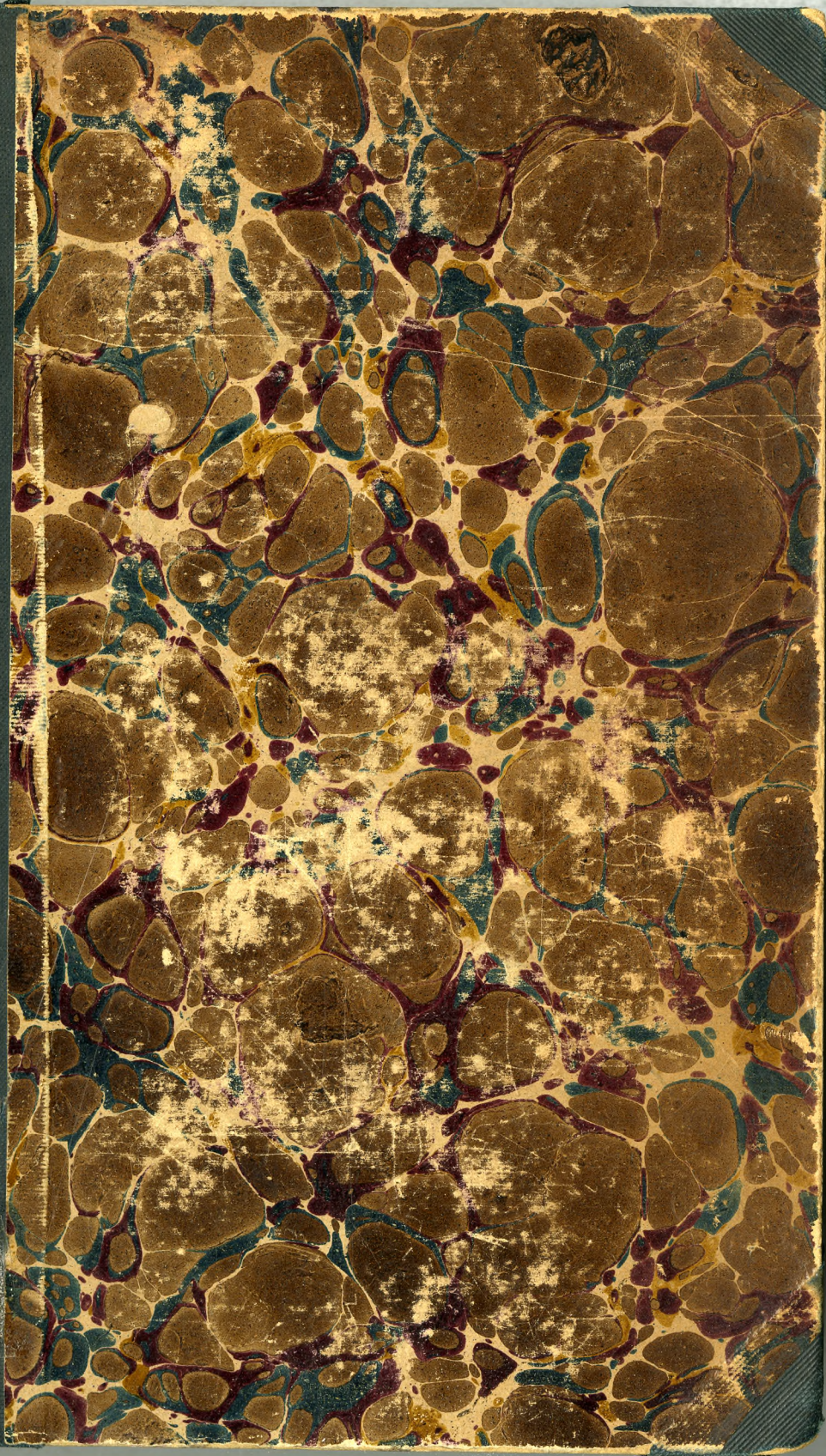


Politikai
röpiratok.

204.



204
1907

A

SZUCSAVAI VAGY TÖLGYESI

VASUTI CSATLAKOZÁS

KÉRDÉSE.

IRTA
THALY EMIL.



7.

BUDAPEST, 1879.

PESTI KÖNYVNYOMDA-RÉSZVÉNY-TÁRSASÁG.
(Hold-utca 7. sz.)

6157200566102

DE BALLAGI GÉZA.

Köztudomású tény, hogy a közmunka és közlekedési, valamint a pénzügyministerium kebeléből az illető szakministerek által egy bizottság küldetett ki, melynek feladata hazai vasutaink czélszerűbb csoportosítása iránt javaslatot kidolgozni.

Anélkül, hogy a szak- és nem szakemberek által rég elismert azon vélemény, illetőleg meggyőződés helyességét, miszerint vasutaink jelenlegi szétszaggatott állapota, úgy a gazdaságos kezelés, a czélszerű administráció, valamint az állam pénzügyi érdekei szempontjából továbbra fenn nem tartható kétségbe vonnánk, már eleve azon sokak által is osztott nézetünknek kívánunk kifejezést adni, miszerint vasutaink engedélyezése alkalmával, vasuti politikánk által elkövetett nagy és vasutaink jövedelmezőségét már csirájában elfojtó tévedések, hogy ne mondjuk hibák — egyszerűen a meglévő vonalak más csoportokba való beosztása vagy szétválasztása által kiküszöbölhetők nem lesznek.

A vasuthálózatunkban meglévő hiányok és hátrányokat, meggyőződésünk, szerint, a fentebb említett csoportosítás alkalmazásán kívül, részint egyes szakaszok megszerzése, részint a legégetőbb szükségű csatlakozási vonalak kiépítése, illetőleg kiegészítése segélyével lehet csak alaposan kiküszöbölni.

Ámbár nem ismerjük azokat az elveket, a melyek alapján a kormány az állami kamatbiztosítást igénybe vevő vasutak szorult helyzetén segíteni vél, vagy azok forgalmi politikájukba a közérdek érvényesülése céljából beavatkozni kíván, mindazonáltal azon reményünknek adhatunk kifejezést, hogy a vas-

utak csoportosításával foglalkozó bizottság, programjába kétségkívül a vasúthálózat kiegészítését is felveendi, habár azt az állam pénzügyi helyzetének figyelembe vételével a legszűkebb határok között teendi is.

Vasutaink kiegészítése, illetőleg oly modorbani kiépítése, hogy czélszerű internationalis csatlakozások létesítése által azok a világforgalomba beléphessenek, nem oly meddő beruházás, a mit jelenlegi pénzügyi viszonyaink között magunknak meg nem engedhetnénk. Sőt azok jövedelmezőségének emelése tekintetéből elkerülhetetlen pótlásoknak kell jelezniünk vasúthálózatunk fentemlített tökéletesítését, a mely nélkül, a körülöttünk épülő és a már régen létesített vasutak túlfeszített versenyege folytán hazai vasutaink mindig csak helyi érdekű pályák maradnak. Kifejletlen iparunk, valamint kevés népességünk mellett azonban nem remélhetjük, hogy vasutaink helyi forgalomban kifizessék magukat, vagy csak költségeiket is fedezni képesek legyenek. Miért is azon nézetünknek adunk kifejezést, miszerint ez idő szerint vasuti politikánknek még áldozatok árán is oda kell irányulnia, hogy vasutaink az internationalis forgalmi irányokban az őket megillető összekötő láncszemek szerepét mibamarább elfoglalhassák.

Vasuti hálózatunknak ezen fentebb röviden felemlített hiánya és annak orvoslási módja, úgy a szakemberek, valamint a nagy közönség által annyira elismertett, hogy ennek további tüzetesebb fejtegetését tökéletesen feleslegesnek tartjuk, miért is annak további elemzésébe nem is bocsájtkozunk.

Vasutaink árnyoldalainak kutatása ezen tanulmány feladata nem lévén, azok megszüntetési módozatainak felderítésével általánosságban nem is fogunk foglalkozni. Ezuttal vasuti hálózatunknak csak egyik, az általános nagy vasutépítési korszak alatt elhanyagolt és csonkán hagyott részét szándékunk megismertetni, s midőn ennek orvoslására irányítandó lépéseket kijelölnénk, egyszersmind a közvéleménynek ez irányban már lassankint dogmájává vált, s nézetünk szerint egy téves véleményét kívánánk szétoszlatni.

Ha vasuti hálózatunk térképére bár egy futólagos pillantást vetünk is, mindenek előtt szemünkbe fog ötleni, hogy hazánk ipara és kereskedelmének, természetszerű fogyasztási

piacza irányában, a kelet felé, a leggyarlóbb vasuti csatlakozásaink vannak, melyek ez idő szerint csakis az osztrák államvasut temesvár-orsovai vonalára, s jövőben még a kevés kilátással kecsegtető tömös-prediáli vonalra szorítkoznak. Ezen vonalak azonban legnagyobb részt csak az oláh forgalomnak fognak szolgálni, a mely feladatukban a dunagözhajózási társasággal lesznek kénytelenek versenyezni.

A Fekete tenger éjszakai partjai, Dél-Oroszország, különösen pedig annak fő, az ázsiai és perzsa kereskedelmet a nyugottal közvetítő kereskedelmi emporiuma, Odessa, valamint Galacz felé hazai vasutainknak közvetlen összeköttetése nincsen.

De mi több, ezen irányokban nem egyedül hazánknak, hanem az egész osztrák-magyar monarchiának csak két, a Károly-Lajos- és a leMBERG-csernovicz-jassyi vasut által közvetített összeköttetése van.

Miután azonban Lembergben az említett két vasut egyesül, és innen Krakóig utjokat csakis az egyvágányú Károly-Lajos pályán folytatják, ezen két vasut forgalmi eredménye, az osztrák-magyar monarchia számára csak mint egy vonal teljesítménye érvényesülhet. Ennek következtében Dél-Oroszországgal tulajdonkép csak egy csatlkozásunk van.

Kétségtelen, hogy Közép-Európa piacjai a rendkívüli nagy és olcsó productióval bíró Dél-Oroszország nyersterményeit, úgy mint gabona, nyers és kidolgozott bőrneműit, élő állat- és nyers hús szállitmányait, faggyú és zsírneműit rendkívül nagy s mindinkább emelkedő mennyiségben fogyasztják. Mindezen tárgyak, ide számítva még a Fekete tenger kereskedelmi cikkeit, valamint Románia, s különösen az egykorú Moldva fejedelemség hasonló nyers terményeit, a fentebb említett két sinutat veszik igénybe. Ezek egy vágányú vonalaikkal, a kereskedelem követelményeinek még rendes körülmények között, a midőn pedig a dunai és a fekete tengeri hajózás legnagyobb részét ezen tehernek vállalkról leveszik, sem képesek tökéletesen megfelelni.

Rendkívüli esetekben azonban, mint például a múlt években lefolyt orosz-török háború tartama alatt, a midőn a fekete tengeri és Duna-hajózás szünetelése folytán az összes dél-oroszországi forgalom a Károly-Lajos pályára szorult, Dél-Orosz-

országgal való ezen hiányos összeköttetésünk a monarchia kereskedelmére valóságos calamitássá válhatik.

Mindezen tények már általánosságban is igazolják, hogy hazai vasuti hálózatuunknak a fentjelzett iránybani kiegészítése nem csak hazánk és az egész osztrák-magyar monarchia, hanem a világforgalom érdekében is kívánatos. Fontosabb azonban annál mi reánk azon körülmény, hogy a hazai és a külföldi vasutak között hiányzó összekötő láncszemeknek közbefűzése által, tetemes része jelenleg pangó vasutainknak bevonatnék az internationalis kereskedelmi utak hálózatába, minek következtében a szállítási díjtételek és ezek folytán az egyes cikkek piaczi árainak szabályozásánál elfoglalhatnánk azt a helyet, a mely a nyugot és kelet közé tűzött földrajzi helyzetünknel fogva bennünket méltán megillet és melyet jogosan követelhetünk, de a melyet mindaddig elfoglalni képesek nem leszünk, a meddig szavunknak a szállítási díjtételek szabályozása által nyomatékot adni nem birunk.

Vasuti hálózatunk építésének már első korszakában is éreztetett keleti összeköttetéseink ezen hiánya, a midőn 1872. évben Mán József és érdektársai által engedély kéretett a mármaros-szigeth-szucsavai vasut előmunkálataira. Ezen vonal feladata az előbb vázolt hiányok kiküszöbölése lett volna.

A közvélemény ösztönszerűleg érezvén, hogy vasuti politikánk megköveteli, miszerint vasutaink a jelzett irányban kiegészítettessenek, örömmel karolta fel a szigeth-szucsavai vasut felmerült eszméjét. Ezen csatlakozás részleteit és kiviteli nehézségeit azonban nem ismerve s azzal nem is törődve, alig foglalkozott azon akadályok megvizsgálásával, melyek annak megvalósítása elé gördültek. Ez iránybani tanulmányok helyett, úgy magán-, valamint a sajtó útján addig hangsúlyoztatott a szigeth-szucsavai vasut kiépítésének szüksége, mig hasonlóan, mint a budapest-zimonyi vasut gondolata, lassanként a közvélemény dogmájává vált az a meggyőződés, hogy a kitűzött cél csak is a kérdésben forgó vasut létesítése által érhető el. Hogy a budapest-zimonyi vasut segélyével elérendő czélzatok mennyiben közelíthetők másképen is meg, s mennyiben nem, annak fejtegetése nem tartozván ezen tanulmány keretébe, azzal tovább foglalkozni nem fogunk: csak mint pél-

dát kívántuk megemlíteni, miszerint felmerülnek néha eszmék, melyek huzamos ideig forognak ellenvetés nélkül a napisajtó terén, megtámadhatlan alapelvek jellegét veszik fel. A közvélemény által felfogott ily eszmék azután a kérdések egyoldalú megfejtésére vezetnek.

A legutóbbi időben egyik befolyásos és a kormánykörökhez közel álló napi lapunk annyira ment, hogy az ország közvéleménye által évekig meggátolt sziszek-novii vasut engedélyét javasolta az osztrák kormánynak, a sziget-szucsavai vonal bukovinai részének engedélyezése ellenében kiadni. Tehát annyira fontosnak tartotta ezen vasut létesítését, miszerint egyik legéletbevágóbb keleti csatlakozásunkat is hajlandó lett volna azért feláldozni.

Mint már említettük, ezen dogmává vált hitet akarnók következő tanulmányunkkal szétoszlatni, s azt bebizonyítani, hogy a sziget-szucsavai vasut nem az egyedüli megoldása a délorosz, illetőleg a fekete tengerrel való csatlakozás biztosításának. Van más megoldása is ezen kérdésnek, a mely építési tekintetben célszerűbb és olcsóbb, a vasuti forgalomra, valamint a kereskedelem és a fővárosra nézve előnyösebb, stratégiai, állampolitikai s nemzetgazdászati szempontból pedig helyesebb elveken alapul, s melynek főértéke abban rejlik, hogy drága ellenengedmények nélkül is kivihető, miután ez csak magyar és oláh területet érint, így tehát az osztrák kormánynyal az alig mult időkből ismert kétes eredményű alkudozásokat nem kellend megújítani. A román kormánynyal való megegyezés nézetünk szerint pedig, tekintve, hogy a kérdésben forgó vasut az oláh érdeket nem sérti, könnyű leszen. S ez a megoldás a maros-vásárhely-tölgyes-szoros-román-jassyi vasut építése.

Hogy ezen vonal értékét közelebről ismertethessük, mindenekelőtt szükségesnek tartjuk a következőknek:

- I. ezen vasut célja és feladata;
- II. földrajzi és világhorgalombani helyzete, valamint a sziget-szucsavai vasuthoz viszonyainak;
- III. építési viszonya és valószínű költsége;
- IV. forgalmi viszonya és valószínű üzlet-eredményének;
- V. stratégiai értéke és fontossága, és végre

VI. nemzetgazdasági értéke és hazánk ipar és kereskedelmére gyakorolt befolyásának, — megvilágítását.

I.

A maros-vásárhely-tölgyesi vasut célja és feladata.

Mint már kezdetben futólagosan felemlítettük, ezen vonal főfeladata egyrészt a nyers terményekkel bővelkedő Dél-Oroszország és a fekete tenger kereskedelmi nagy emporiumainak, különösen Odessának, Dél-Német-, Dél-Francziaország és Svájc czal, hazánk szívéen, a fővároson keresztül a legrövidebb úton való összeköttetésének létesítése, másrészt az adriai tengernek a fekete tengerrel való összecsatolása és végre hazánk ipar és kereskedelmének új közvetlen piacok nyitása lenne.

Mióta ugy az amerikai, valamint az oláh- és különösen a déloroszországi gabona a világpiaczkon megjelent, szomorúan kellett tapasztalnunk, hogy gabonánk, amazok rendkívüli olcsó árai miatt, hatalmas versenytársakra akadt.

Eltekintve attól, hogy az által gabonakivitelünk tetemesen esökkent, a fent jelzett concurrentiának közvetlen következménye vasutainkra az lett, hogy nagyobb részben elvesztették egyik legfontosabb cikkük tömeges szállítását. Miután vasuti politikánk hazai vasutaink hálózatát csatlakozások létesítése nélkül csonkán hagyta és így államunkat a külföldtől, különösen ugy a geographikailag, valamint alantabban álló iparánál fogva természetszerűleg a magyar korona hatalmi körébe tartozó kelettől mesterséges úton elzárta, vasutaink ezen veszteségeik mellett még azzal sem kecsegtethették magukat, mikép a nyugot által fogyasztott oláh és orosz gabona kereskedelmi közvetítésünk mellett hazai vasutainkon fog szállíttatni, s hogy így azon csorba, mely a magyar gabona elmaradása folytán bevételeinken üttetett, az oláh és orosz gabona szállítási díjtételeiből fedeztetni fog.

Duna-gőzhajózásunkat kivéve, melynek szállítási képessége, tekintve a Dunának bizonyos időszakokbani csekély használhatóságát s tekintve annak, a nagy kiviteli forgalmi idény alatt, télen való teljes szünetelését, bizonyos korlátok közé van szorítva, Oroszország felé egy közvetlen csatlakozásunk sincsen. S így az összes gabona-forgalom hazáukat elkerüli és odessa-

podwolocziska-leMBERG és odessa-kisENEW-jassy-czernowitz-leMBERGI vasutakon keresztül vonul részben Bécsen át Dél-német-, Dél-franciaország és a Svájcba, részben pedig Krakó, Mislovitz, Graniczán, Boroszlón, Berlinen keresztül Brémába, Hamburgba és Stettinbe.

A közvélemény finom tapintatánál fogva, mint már említettük, vasuti hálózatunk ezen egyik cardinalis hiányát érezve, sürgette és sürgeti annak részbeni orvoslását, a mennyiben az északkeleti vasutnak Szucsava felé való kiegészítését kívánja, jogosan reményelvén, hogy az odessa-németországi forgalmat Szucsavánál sikerülni fog megosztania, illetőleg, hogy képes lesz verseny útján egy részét ezen szállítmányoknak hazai vasutainkra terelni, miáltal azok jövedelmezősége emeltetnék.

A sziget-szucsavai vonal eszméjének egyedüli támpontja ezen remény volna, mely azonban egyszersmind megsemmisülésének csirája is.

Épen ezen vasut létjoga semmisíti meg annak létesítését is, miután nem hibetjük, hogy az osztrák kormány a sziget-szucsavai vasut magyar határ-szucsavai vonalszakaszára, a leMBERG-csERNOVITZI, a KÁROLY-LAJOS és cs. kir. északi NÁNDOR vasutak nyilvános kárára, az engedélyt valaha is megadná.

És ha megadná, kétségkívül oly árt követelne érte, a mely ár tekintve, hogy ezen csatlakozás létesítése által az átmeneti forgalom a fővárost újlag kikerülné, nem állana arányban azon mindenesetre csekély finansziális eredményekkel, a melyek ez által eléretnének.

A pénzügyi eredmény valószínűleg már azért is kevesebb lenne a reményletnél, miután ezen vonalon keresztül azon esetben, hogy ha az egyáltalában versenyezni volna is képes, kizárólag a keleti és északi tenger kikötőibe irányuló azon szállítmányok egy része, melyek már úgy is az odessa-podwolocziska-leMBERGI és a leMBERG-csERNOVICZ-jassyi vasutak versenyé folytán megoszlanak, lenne megszerezhető.

A sziget-szucsavai vasut bukovinai szakasza engedélyezésének kérdésétől eltekintve, magyar hazai szempontból ezen vasut létesítését nagy hibának kellene jelezniük, miután javíthatatlanul első vasutépítési aeránk azon hibáinak nyomdokába

terelné ismét vasuti politikánkat, melyeket elkerülni majdnem egy évtized késő, keserű tapasztalatai intenek bennünket.

Sokkal kisebb és fejletlenebb hazai iparunk és kereskedelmünk, mintsem hogy Magyarország több forgalmi góczpontokat birhasson el, mint például Angol- és Franciaország. Miért is meggyőződésünk, hogy vasuti politikánknak minden áron oda kell törekednie, hogy földrajzi helyzeténél fogva oly kitűnően situált fővárosunk, mely már geographikailag is Magyarország szellemi, társadalmi, anyagi, kereskedelmi és ipari gyűpontját képezi, s mely mint ilyen a magyar korona területén az egyedüli központ, a mely körül provinciális életünknek csoportosulnia kell, képezze vasuti hálózatunknak központját is.

Sarkalatos hiba volna azonban, hogy ha Budapest, a mely már az északkeleti vasut királyháza-s.-a.-ujhely-kassai szakasza, a kassa-oderbergi, a hatvan-szolnoki, az alföld-fiumei, a duna-drávai vasutak létesítése által nélkül is felettébb nagyon károsított, ujlag egy oly internationalis csatlakozás eszközlése által volna kénytelen szenvedni, a mely nem csak a belforgalmat terelné el a fővárostól, hanem a drága áron megszerzendő külföldi átmeneti forgalmat is ennek megkerülésével közvetítené, ezt oly hibának tartanánk, miszerint azt még azon okból, hogy ez által egy különben nagy hálózati, de csonkán tervezett és csonkán hagyott vasutunk kiegészíttessék, sem vélnénk megengedhetőnek.

Nem eléggé ismételhetők Tisza Kálmán kormányelnök ő Nagyméltóságának azon szavai, a melyeket a folyó évi újévi ünnep alkalmával nála tisztelgő fővárosi küldöttségnek mondott: »Én a főváros javát szívenem viselem és a mit e czélből a kormány tehet, a létező viszonyok korlátai között megtenni óhajtom, akarom és fogom, és pedig nem csak magáért a fővárosért, de azért is, mert meggyőződésem, hogy mindaz, a mi a főváros javát előmozdítja, egyuttal az egész magyar állam javára szolgál.«

Erős meggyőződésünk nekünk is, hogy mindaz, a mi a főváros javát előmozdítja, egyuttal az egész magyar állam javára szolgál. Ezen Magyarország legilletékesebb helyéről mondott szavak, melyek egy fontos nemzetgazdászati program

jellegével birnak, vasuti politikánkban is talán az eddiginél jobb irány követését hagyják reményleni.

Nézettünk szerint tehát az államnak minden megengedett eszközzel oda kellene törekednie, hogy egyrészt forgalmunk az ország minden irányából, s minden irányába, a fővároson menjen keresztül; még azon esetben is, hogy ha az némi kerülővel volna összekötve; míg másrészt kedvező tarifapolitika által a forgalmat a fővárosban megtörni kellene.

Budapest kereskedelmét első sorban érdeklő ezen intézkedések mellett a fővárosnak olcsó és könnyen kezelhető raktározási helyekről kell gondoskodnia, s az átmenő cikkeket köveztvám és egyéb városi illetékekkel túlzottan terhelnie nem szabad. Ha még a raktározási helyekben az áruozdítás, keverés s más egyéb kezelési mivelet a legtágabb értelemben gépek által teljesítettnek, miáltal a viszonyainknál fogva aránytalanul nagyon drága emberi erő lehetőleg nélkülözhető volna, azt hisszük, hogy akkor még a külföldi átmeneti forgalom is megtörnék Budapesten, és hiteltörvényhozásunk közel jövőben lévő reformja következtében a külföldi tőke fővárosunkban örömet telepednék le, hogy ezen, Európának kelet felé előre tolt legszélsőbb kereskedelmi emporiumából közvetítse a nyugot kereskedelmét a keletével.

A mi a vasutak oly iránybani átalakítását illeti, hogy azok a fentebb említett követelményeknek megfelelhessenek, — de a mi — különösen az osztrák állam- és a déli vasutakra Budapest érdekében gyakorlandó kormánybefolyást illeti, mint már ezen tanulmányunk bevezetésében megemlítettük — arra nézve a vasutak csoportosítása iránti javaslattétel végett kiküldött bizottság van hivatva concret propositiókat tenni. Meggyőződésünk, miszerint ez kiváló szakférfiainknak teljes mértékben sikerülni is fog.

Kétségtelen, hogy fővárosunk és így Magyarország kereskedelmi és ipari érdekeinek megóvása céljából okvetlen szükséges fentebb röviden vázolt forgalmi összpontosítás Budapesten, — tökéletesen közönyös azonban reánk nézve, hogy az osztrák államvasut-társasággal kötött megegyezés, vagy a budapest-zimonyi vasut építése, avagy a déli vasut magyar vonalai-

nak megváltása, vagy egy versenyvonal létesítése által eszközöztetik-e vasúthálózatunknak a külfölddel való összecsatolása, de minden esetre gyors cselekvésre van szükség, mivel az itten elmulasztott kedvező időpont, lehet hogy soha sem tér többé vissza, s mivel az ez irányban elkövetett tévedés javíthatatlan maradna örökre.

Ezen eltérés után, — amit a marosvásárhely-tölgyes-jassyi vonal indokolására szükségesnek tartottunk előrebocsátani, — visszatérhetünk kitézött célunkhoz.

A marosvásárhely-tölgyes-jassyi vonal közvetlen célja tehát első sorban a dél-oroszországi nyers terményeknek, valamint a Feketetenger kereskedelmi czikkeinek Budapesten keresztül a nyugot felé való kivitele lenne.

Ezen főfeladata mellett hivatva volna másodsorban az Odessából Észak-Németország, Brema, Lübek, Hamburg, Stettin felé irányuló szállítmányoknak, fővárosunkon át concurrentiát csinálni. Továbbá a zsilvölgyi és ágostonfalvi hatalmas köszentelepeink kitünő köszene a feketetenger kikötőinek piaczat ezen vasut segélyével szerezhethé meg és itt az angol szénnel hathatósan versenyezhetné úgy, hogy azt az ottani piaczkórl esetleg teljesen kiszoríthatná.

Végre a Kárpátok fabősége, kitünő kaláni, vajda-hunyadi stb. stb. vasércz és konyhasó terményei a fában, vasterményekben és sóban szükölködő Feketetenger partjaira a marosvásárhely-jassyi vonal közvetítésével szállíthatatnának.

Ezen közvetlen feladata mellett, a kérdésben lévő vasut hivatva lenne a keleti vasut maros-vásárhely-nagy-váradí részének és az első erdélyi vasut gyula-fehérvár-aradí és piski-petrozsényi részeinek jövedelmezőségét fokozni s ekkép az állam igénybevételének csökkentését elősegíteni.

II.

Földrajzi és világforgalombani helyzete, valamint viszonya a szigeth-szucsavai vasúthoz.

A maros-vásárhely-jassyi vonal egyik összekötő láncszemét képezné Európa keleti vasúthálózatának a nyugoti és délnyugoti hálózattal való összeköttetésében, egyszersmind a

Fekete tenger partjait a nyugoti és északi, valamint az adriai tenger kikötőivel új irányokban fűzné össze.

A dél-oroszországi vasuti hálózat ezen vasut közvetítése által a moldva fejedelemségen keresztül hazai vasutainkkal a legrövidebb úton köttetnék össze, minek folytán a hazánkat jelenleg teljesen elkerülő oláh és orosz átmeneti forgalom részben vasutainkra akkép tereltetnék, hogy az a fővároson keresztül folytatná útját rendeltetése felé.

Alig kell felemlitenünk, miszerint az által, hogy ezen világforgalmi érdekű csatlakozást oly módon sikerül létesítenünk, hogy az internationalis forgalom fővárosunkon keresztül mozog — egyrészt kereskedelmünket emeljük, míg másrészt befolyást nyernének azon díjtételek megállapítására, a melyekkel — kárunkra — a leMBERG-CERNOVICZI, KÁROLY-LAJOS és cs. kir. Nándor északi pályák az orosz és oláh forgalmat magukhoz ragadják.

A marosvásárhely-tölgyes-szoros-román-jassyi vonal, Maros-Vásárhelyből kiindulva, Sáromberkén, Gernyeszegen, Szászrégenen, Ratosnyán, Gyergyó-Topliczán keresztül Orotváig a Maros tágas völgyében halad, a hol is a már Ratosnyánál megszűkült Marosvölgyét elhagyva, a Salotka hegyi patak völgyében folytatná útját. A Marosba folyó Salotka és az Aranyos-Beszterczébe folyó Putna patak közötti vízválasztót az Uj-havas alatt lépven át, a Putna és a Borszék völgyében haladva tovább, ennek mentén Preszekárnál a magyar határt átlépné és ezen folyó völgyében oláh területen az Aranyos-Besztercze völgyébe szállana le. Pojana-Kapsinál a Besztercze völgyét elhagyva a Kárpátok oláhországi kifutó halmait Piatránál keresztbe szelné, hogy Románnál leszálljon az oláhországi fensikra, a melyen áthaladva Jassynál, — az oláh és orosz vasutakhoz közvetlen csatlakoznék.

Ezen rövid leírásból látható már, miszerint ezen vasut Marosvásárhely, p.-orotvai és pojana-kapsi-román-jassyi része határozott völgy-vasut jellegével bírand, míg annak p.-orotva-tölgyes-pojana-kapsii része, miután az egyrészt szűk hegyi patakok völgyében haladna, míg másrészt ebben a szakaszban lépné a Kárpátok vízválasztóját által, — a nehezebb hegyi vonalok természetével bírna.

Hogy kitüntessük, miszerint a marosvásárhely-jassyi vonal a világforgalom különböző relatióiban mily helyzetet foglal el, a következő táblában állítottuk össze a főbb kereskedelmi központok távolságát Odessától és Galacztól. Összehasonlítással ugyanazon emporiumok más irányokbani távolságát szintén felvettük kimutatásunkba.

Mindezen hosszak összehasonlításából látható, miszerint a marosvásárhely-román-jassyi vonal a nyugoti irányban és az Adriai tenger felé Odessát-Galacztól és Dél-Oroszországot a legrövidebb úton köti össze a kereskedelmi piacokkal, miután egyrészt a Bécsen keresztül a nyugot felé menő forgalom ezen vasut által az eddig üzletben levő vasutak legrövidebb vonalánál is 135 kilométerrel rövidebb úton közvetítették, míg másrészt a Fekete és Adriai tenger 326 kilométerrel rövidebb vonallal köttetnék össze.

A jelzett irányokban a marosvásárhely-jassyi vonal, még a tervezett, aránytalanul több nehézségekkel bíró s nagyobb költségeket igénylő szigeth-szucsavai vonalnál is 8 kilométerrel ténylegesen rövidebb. E különbséget, tekintve ezen utóbbi vonal 40 kilométer hosszú 25 pro mille emelkedését s tekintve ennek forgalmi nehézségeit, melyeket átszámítva virtuális hosszakra, mintegy 32 kilométerben fejezhetünk a marosvásárhely-jassyi vonal 14^o/_{oo} emelkedése ellenében ki, — valószínűleg negyven kilométerre fog emelkedni.

Köszén-, szerszám- és építési fakivitelnkre, valamint vas-
 industriánkra nézve nemkülönben fontos fentebbi kutatásunk azon eredménye, hogy a kaláni vasérczek, a zsilvölgyi köszén, a Kárpátok fabősége, természetszerűleg utalt fekete tengeri fogyasztási piacaikhoz Galacz, Odessa és egyáltalában a kelet felé 291 kilométerrel rövidebb úton fognak juthatni, — mint a tömösi vasuton által.

Odessa és Budapest között az út, Lemberg-Legenye-Mihályin keresztül 230, Bukarest-Vercierován keresztül 400 és Plojesti-Tömös-Brassón keresztül 300 kilométerrel hosszabb. Budapest és Galacz között a távolság Lemberg-Prsemysl-L.-Mihályin keresztül 480, a tervezett szigeth-szucsavai vonal közvetítésével 163, a tömös-predeal-plojesti vonal kiépültével ezen keresztül pedig 67 kilométerrel nagyobb.

Útirány		Az alantabbi irány felhasználásával		Jegyzet	
honnan	hová	A vasut és állomásai megnevezésével	az ut hossza		M.-Vá- sárhely- Jassy von. át.
			kilometer		
Odessa	Budapest	Odessa—Birsula—Pod- Wolocziska—Lemberg— Przemysl—Legenye- Mihályi—Budapest	1331	1149	
»	»	Odessa—Jassy—Lemberg Przemysl—L.-Mihályi— Budapest	1379	»	
»	»	Odessa—Szucsava—M.- Sziget—Debreczen—Buda- pest	1157	»	
»	Basel	Odessa—Pod-Wolocziska Lemberg—Bécs—München Zürich—Basel	2436	2355	
»	»	Odessa—Szucsava—M.- Szigeth—Budapest— Bécs—Basel	2363	»	
»	»	Odessa—Jassy—Lemberg —Krakkó—Bécs—Mün- chen—Basel	2485	»	
»	Hamburg	Odessa—Pod-Wolocziska —Lemberg—Boroszló— Berlin—Hamburg	1983	*	* Budapest— Rutka—Oder- bergen keresztül
»	»	Odessa—Jassy—Lemberg —Krakkó—Mislovitz— Berlin—Hamburg	2032	**	** M.-Vásár- hely—Szolnok —Hatvan— Ru kán.
»	»	Odessa—Jassy—Szucsava Szigeth—Kassa—Oder- berg—Hamburg	2124	»	
»	Fiume	Odessa—Jassy—Lemberg Przemysl—L.-Mihályi— Budapest—Fiume	2056	1730	
»	Triest	Odessa—Jassy—Lemberg —Przemysl—L.-Mihályi— Budapest—Triest	2083	1767	
»	Fiume	Odessa—Jassy—Lemberg Przemysl—L.-Mihályi— Budapest—Fiume	2056	1730	
»	»	Odessa—Jassy—Szucsava —M.-Szigeth—Debreczen Budapest—Fiume	1738	»	
»	»	ddtto —Triest	1775	1767	

Utirány		Az alantabbi irány felhasználásával		Jegyzet
honnan	hová	A vasutirány megnevezése	az ut hossza	
			kilometer	M.-Vá-sárhely-Jassy von. át.
Odessa	Petrozsény	Odessa—Bender—Galacz—Plojeszti—Brassó—Petrozsény	1131	840
Galacz	Budapest	Galacz—Plojeszti—Tömös—Brassó—Kolozsvár—Budapest	1040	973
»	»	Galacz—Bukarest—Vercierova—Orsova—Temesvár—Budapest	1140	»
»	»	Lemberg—Przemysl—L. Mihályi—Budapest	1453	»
»	»	Szucsava—Sziget—Budapest	1136	»
»	Bécs	Galacz—Román—Paskányi—Szucsava—Lemberg Bécs	1413	1251
»	Petrozsény	Galacz—Plojeszti—Tömös—Brassó—Petrozsény	723	695
Odessa	Bécs	Odessa—Pod-Wolocziska—Lemberg—Krakkó—Oderberg—Bécs	1507	1426
»	»	Odessa—Jassy—Lemberg—Krakkó—Oderberg—Bécs	1560	»
»	»	Odessa—Szucsava—M.-Sziget—Debreczen—Budapest—Bécs	1434	»
»	»	Odessa—Bender—Galacz—Bukarest—Vercierova—Orsova—Budapest—Bécs	1826	»
»	Budapest	Odessa—Bender—Galacz—Bukarest—Vercierova—Orsova—Budapest	1548	1149
Bukarest	Budapest	Budapest—Vercierova—Orsova—Temesvár—Budapest	872	1241

Fiume, Triest és Odessa között a távolság a jassy-roman-marosvásárhelyi vonalon által (még a legrövidebb routát számítva is) 326 kilométerrel rövidebb, míg ugyanaz a bukarest-vercierova-orsova-budapest-trieszti iránynál 400 kilométerrel rövidebb.

Ezek ellenében azonban a fejtegetéseink tárgyát képező vasut, az északi irányban való relatiókban, ugymint Berlin, Hamburg, Brema, Stettin s egyáltalában Észak-Németország és az északi tenger felé, — habár új irányt létesít is, — mindazonáltal a leghosszabb meglévő utaknál is, a mint a fentebbi táblázatban előtüntetjük, 250 kilométerrel hosszabbítja a végpontok összeköttetését, míg a szigeth-szucsavai vonalon keresztül ugyanazon kereskedelmi góczpontok, Odessától az eddig legrövidebb iránynál csak 140 kilométerrel lennének távolabbra.

Ezen számadatok egyszerű egymás mellé való állítása jellemzi a marosvásárhely-roman-jassy-i vasut feladatát, értékét és világforgalombani helyzetét legjobban. Ezek tüntetik legszembeötlőbben fel, hogy vasuti hálózatunkban mily égető hézagot volna az hivatva betölteni, hogy mit várhatnánk forgalmától és végre, hogy mily viszonyban áll amaz versenytársához, a szigeth-szucsavai vasúthoz.

Behatóbban vizsgálva a kimutatott adatokat, mindenekelőtt azt fogjuk tapasztalni, miszerint a kérdésben lévő vasut tényleg, a mint azt bevezetésünkben feladatának kijelöltük, egyrészt Délország, Odessa, Galacz, a Fekete tenger és a nyugot-európai, másrészt az adriai tenger kereskedelmi emporiumai között, a legrövidebb, s hazánk központján keresztül menő összeköttetést létesíti. Azon hivatásának tehát, hogy a keletet a nyugottal és a déllel szorosabb kapcsolatba hozza, tökéletesen megfelel.

Ezen feladatának megfelelően, a marosvásárhely-jassyi vasut első sorban is, nagyfontosságú internationalis forgalmi ütere lesz hazai vasuti szervezetünknek.

Ha hazánk geographiai helyzetét tüzetesebben tanulmányozzuk, ugy csakhamar azon meggyőződésre kell jutnunk, hogy a marosvásárhely-jassyi vasutnak versenytársaktól soha sem kell tartania, miután feladatában nem csak időlegesen, míg más versenyvasut nem létesül, dominálná a közlekedési viszonyokat,

hanem tekintve, hogy minden más, hason ezél után törekvő vonal, kivéve a sziget-szucsavai pályát, mely ennek természetes, de egyedüli versenytársa, s melyről későbben szólandunk, kénytelen volna a Kárpátokat észak-nyugot felé megkerülni, s így 140, illetőleg 326, vagy a Duna völgyében haladni s ennek folytán 400 kilométerrel hosszabb uttal kitűzött czélja felé érni.

Hazánk iparára nézve fontos helyi érdekekkel bir ezen vasut, miután kereskedelmünk a kaláni és vajda-hunyadi vasérczeket, nyers és finomított vasat, a zsilvölgyi és ágostonfalvi szenet, Kárpátaink épület-, szerszám-, hajóépítési fáit 290 kilométerrel rövidebb úton vihetné rendeltetési helyeikhez, míg ezek ellenében iparunk az oláh- és déloroszországi gabonát, nyers és kikészített bőrt, faggyút stb. nyers terményt a legrövidebb irányban szerezhethné magának meg.

Hogy Budapest és a déloroszországi fontosabb kereskedelmi piacok között, különösen az utóbbi években élénk kölcsönös csereviszony állott be, bizonyítja többek között, hogy ámbár a mai legrövidebb két útirány, az odessa-jassy-lemberg-przemisl-legenye-mihályi-budapesti és az odessa-podwolocziska-lemberg-przemysl-l-mihályi-budapesti utak 230, illetőleg 182 kilométerrel hosszabbak, mint azok a tervezett vasuton keresztül lennének, mégis az érdekelt vasutak szükségesnek tartották, az említett relatiókban közvetlen kötelékforgalmi díjszabályzatok felállítását.

S hogy a vasutak ezen törekvésének realis alapja is van, bizonyítja, miszerint iparunk még a mai gyarló összeköttetések mellett is igénybe veszi az oláhországi és déloroszországi nyers terményeket. Így a mint ismeretes, malomiparunk nagy mérvben örül oláh gabonát, a budapesti »Flora« stearin-gyár orosz faggyut dolgoz fel stb.

Kitűnő vajda-hunyadi, kaláni vasérczeink, melyek különösen Bessemer-aczél gyártásra elvitettek egész Ternitzig, és itt a nagy vasuti fuvardijaknak daczára a közvetlen közelben lévő stiriai vasérczekkel is képesek voltak a versenyt győzelmesen kiállani, azt hisszük akár mint nyers érczek, akár mint finomított vasgyártmányok, czélszerű vasuti összeköttetések segélyével hamar el fogják foglalni a keleti és déloroszországi

piacokat és kiszorítandják a jelenleg ott domináló angol vasgyártmányokat, a melyek az angol kőszénnel együtt csak annak köszönhetik keleti egyedúróságukat, hogy vasuti csatlakozásainknak kelet felé való elhanyagolása által magunkat systematikusan zártuk el természetes fogyasztási piacunktól.

Hogy ezen vasut kőszénbányáink üzemét mennyire van hivatva emelni, arra azon egy példát említjük fel, miszerint az angol szén tonnája Odessában és Galaczon ma 30—32 frtba, azaz egy mázsza 1 frt 50 krtól 1 frt 60 krig kerül, míg a zsilvölgyi szén, feltéve, hogy egy negyeddal kevesebb fűtő erővel bír, mint az angol szén, s felvéve annak bányaköltségét mázsánként 20 krban, szállítási költségét 840 kilométer után 67 krban, 693 kilométer után pedig 55⁰ krban, s ehez még mázsánként 10 krnyi nyereséget számítva, tekintve, hogy az angol szén nagyobb fűtő erővel bír, az egész összeg 25%-át hozzáadva: Odessában 1 frt 20 krba és Galaczon 1 frt 6 krba kerülne.

A fentebbiek alapján alig kell bizonyítanunk, hogy miután az árakat inkább túlzottan magasaknak, mint alacsonyoknak vettük fel, miszerint a zsilvölgyi szén, ezen vasut közvetítése által, a Fekete tenger összes piacait meghódíthatná és ennek rendkívüli nagy hajózási szükségletét ellátva nagy kivitellel kecsgetné kincstárunkat.

Már egyedül ez a tény is elengedően tanuskodik a marosvásárhely-jassyi vonal eminens fontossága mellett.

Ha sikertülne hazai kőszénünkkel az angol szenet a keleten kiszorítani, vagy azzal csak sikeresen versenyezni is, a miben a fentebbi árak figyelembe vételével kételkedni alig lehet, úgy már ez is elegendően indokolná ezen vasut kiépítésének szükségét.

Amint a fentebbi számadatokból kivehető, az északi relációkban ezen pálya nem kecsgetet nagy forgalmi előnyökkel, miután két más tetemesen, mintegy 350—400 kilométerrel rövidebb vasuttal kellene versenyeznie. De ezen forgalmat úgy is hazánk földrajzi fekvésénél fogva azon keresztül egyetlen egy vasuttal sem lennének képesek megszerezni, mivel az észak felé egyedül építhető sziget szucsavai vasut iránt némelyek által táplált ebbeli remények, a mint azt később iparkodni

fogunk bebizonyítani, alig elégtetnének ki annak forgalmi eredményei által.

Lássuk most már, hogy mily viszonyban áll pusztán forgalmi tekintetben a m.-vásárhely-jassyi vasut egyedüli, a közvélemény által oly számos évek óta hangsúlyozott versenytársa a »sziget-szucsavai« vasúthoz.

Tagadhatlan, hogy a sziget-szucsavai vasut, ugy a nyugoti irány, valamint az adriai tenger partjait, Odessával, Déloroszsorsszággal és a Fekete tengerrel, a mint kimutattuk, csak nyolcz, illetőleg virtuális hosszban negyven kilométerrel hosszabb vonallal köti össze, mint a m.-vásárhely-jassyi vonal azt eszközölné. Mig az északi irányban Hamburg, Bréma, Berlin, Stettin felé már épen 160, illetőleg 120 kilométerrel rövidebb, mint amaz.

Az első pillantásra az egyik eltűnő, számba sem vehető különbségnek, mig a másik döntő előnynek volna tekinthető.

Ha figyelembe vesszük azonban, hogy ezen összekötő vasut, a leberg-czernovicz-jassyi vasut egy állomásából szakadna ki, ha megfontoljuk, hogy ezen utóbbi vasut két csatlakozó pályáival, a hatalmas és gazdag Károly-Lajos és cs. kir. északi Nándor vasutakkal érdekközösség folytán cartellszerződésben áll, — úgy csakhamar azon meggyőződésre jutunk, hogy még azon nem várt esetben is, ha az osztrák kormány engedélyezné a sziget-szucsavai vonal bukovinai részét, ezen vasut alig birna valamibe vehető átmeneti forgalommal, miután a leberg-czernovitz-jassyi vasut kétségkívül mindent elkövetne, hogy a Jassyban a Déloroszsorsszággal és Odessa felől, Paskanyiban pedig Románia belsejéből érkező szállitmányokból Szucsaván Sziget felé egy tonna se menjen át.

A nevezett pálya, árendemények útján, ezen célját annyival könnyebben érhetné el, mivel az egész vonal Jassytól Bécsig 1241 kilométer hosszban a romániai és gácsországi síkságokon haladva keresztül, különös forgalmi nehézségekbe nem ütközik, minek folytán azon nagy megterhelési vonatkozkozhatnak, mig a sziget-szucsavai vasut a Kárpátokat 40 kilométer hosszú 25^o/_{oo} emelkedéssel lépven át, ez által az egész 320 kilométer hosszú vonal szállitási képessége tetemesen csökkentetnék.

Tartani kell attól, hogy ezen hátrányok mellett árkedvezmények nyújtása által, a mit a többször említett gazdag, nagy szállítási képességgel bíró vasutak egy 1241 kilométer hosszú vonalon könnyen adhatnak, azon előny, hogy a sziget-szucsavai vasut közvetítésével az út Bécs és Jassy között 126 kilométerrel rövidebb, egészen elenyésznék. A mi annál biztosabban bekövetkeznék, mivel az említett 126 kilométernyi különbözet, a 40 kilométer hosszú 25⁰/₀₀ emelkedésű vonal virtuális hosszának beszámítása után tulajdonképen 54 kilométerre száll le.

Ily viszonyok között még az sem volna remélhető, hogy cartellkötés útján Szucsaván sikerülne a forgalmat megosztani, miután az ilyen érdekmegosztások azon alap feltételével, t. i. hogy az illető vasut számításba vehető versenytárs legyen, a sziget-szucsavai vasut az előadottak szerint nem bír. Ily körülmények között csak tarifharez támadna, melyben mindig az anyagilag jól situált vasutak szoktak a győztesek lenni.

Ha már kétes, hogy a sziget-szucsavai vasut Bécs felé versenyezni képes lesz-e a leemberg-krakó-bécsi iránynyal, ámbár 126 kilométerrel rövidebb, mint amaz, úgy világos, hogy a déloroszországi, odessai, vagy oláh terményekből az északi irányban egy mázsát sem fog szállítani, miután egyrészt ez a vonal minden más versenytársánál 141 tényleges, illetőleg virtuális hosszban 213 kilométerrel hosszabb, másrészt, miután ez a vasut összesen 100 kilométer hosszban a Kárpátok hat nagy vizválasztóját, úgy mint a sziget-szucsavait 30 kilométer hosszú 25⁰/₀₀, a mislye-nagy-szalánecit 21 kilométer hosszú 13⁰/₀₀, az Igló-Poprád közöttit 13 kilométer 10⁰/₀₀ és a 13.6 kilométer hosszú 14.2⁰/₀₀; a luesivna-hochvaldit 19 kilométer hosszú 15; a csácsa-mostyit 11 kilométer hosszú 15⁰/₀₀ és a karsindombrauit 4 kilométer hosszú 15⁰/₀₀ emelkedésekkel lépi át, a mi maga oly nehézségeket gördit a forgalom elé, hogy ez által az emelkedések összes hossza 127⁰/₀-kal fokoztatik.

Az odessa-podwolocziska leMBERG-hamburgi és az odessa-jassy-leMBERG-hamburgi vonalok rónaságon vonulván végig, még azon esetben is, hogy ha egyenlő hosszzal bírnának, az odessa-szucsava-sziget-kassa-oderberg-hamburgi vonallal ezen kiváló hegyi pálya jellegével bíró vasut ellenében mindig oly nagy

előnyökkel bírnának, hogy azokkal emez versenyezni soha sem volna képes.

Ez a vonal azonban 141 kméterrel még tényleg is hosszabb versenytársainál s átszámítva a hat nagy vízválasztó által előidézett forgalmi nehézségeket síkpálya hosszra, illetőleg kiszámítva a 14—25% emelkedéssel bíró 100 kilométer hosszú vízválasztók virtuális hosszát, a mi 227 kilométer hosszú vízszintes vonalnak felel meg, és hozzáadva az előbbi távolsághoz a tényleges és a virtuális hossz közötti 127 kilométer különbséget, úgy az odessai és az északi irányok közötti távolság, a szigeth-szucsavai vasuton keresztül 268 kilométerrel lesz hosszabb, mint leghosszabb versenypályája, az odessa-jassy-leMBERG-hamburgi vonalon keresztül. Mindezeknek megfontolása után azon reménnyel kecsegtetni magunkat, hogy a szigeth-szucsavai vonal az észak-németországi irányban Hamburg felé egy tonnát is fog szállítani, több volna tövedésnél.

Mathematikai pontossággal következtethetjük ezekből mindenek előtt, miszerint hazánk területén oly vasutat soha sem leszünk képesek keresztülvezetni, a mely Odessát és az északnémet kereskedelmi piacokat úgy kötné össze, hogy az a már fennálló vasutakkal versenyezni bírjon, — miért is egyszer s mindenkorra fel kell hagynunk ebbeli álmainkkal, — nehogy a kiábrándulás oly keserű tapasztalatokkal gazdagítson bennünket, mint a milyenekkel már úgy is több hazai vasutunknál kénytelenek voltunk vérmes reményeinket megfizetni.

A szigeth-szucsavai vasut létjoga azon perczen megszűnt, a melyben tisztában vagyunk azzal, hogy észak felé irányuló forgalmat tőle nem várhatunk, — megszűnt, mivel egyedüli támpontja az a hit volt, hogy csak is ennek kiépültével válnak az északkeleti és a kassa-oderbergi vasutak világforgalmi vonalakká.

Ezen vonalnak előreláthatólag, annak daczára, hogy nemzetközi csatlakozásokat létesít, pusztán helyi forgalma lenne, a mennyiben a legfőbb szállítási czikke valószínűleg csak is fa volna.

A fa azonban a Kárpátokból és Máramarosmegyéből származván, az éjszakkeleti vasutat Oroszország és Románia felé való forgalomban nagyon rövid vonalon, a kassa-oderbergi

vasutat pedig épen nem venné igénybe. Így tehát ezen két vasút üzletbevételének emelésére ezen szállitmányok épen semmi befolyással nem bírnának.

A mint tehát fentebbi fejtegetéseinkből kiderül, a fősúlyt Odessának és Galatznak, mint a Feketetenger és Déloroszország legfontosabb kereskedelmi pontjainak, — a nyugottal és az adriai tengerrel, — hazánk szívéen Budapesten keresztül, leg-rövidebb úton való összeköttetésére kell fektetnünk. Ha ezen összeköttetést még ugy létesítjük, hogy a forgalom természet-szerűleg fővárosunkban megtörik, ugy hazai kereskedelmünknek, a főváros felvirágzásának, némely vasutaink jövedelmezőségének, valamint a világforgalomnak egyaránt fontos szolgálatot tettünk.

Feladatunk röviden tehát, azon esetben, hogy ha vasuti hálózatunkat kelet felé kiegészíteni akarnók — mindenekelőtt az északi irány felé való törekvéseinkkel, mint improductiv eszmével véglegesen felhagyni, és a nyugot felé menő vasutainknak Odessa és Galacz felé oly csatlakozást adni, hogy azok függetlenül az észak-nyugoti irányban eltérő egyéb vasutaktól, — ugy az orosz, mint a román vasutakkal közvetlen érintkezésbe jöhessenek.

Ezen követelményeknek egyedül a m.-vásárhely-roman-jassyi vonal felel meg.

Mig egyrészt a magyar-oláh határt a Tölgyes szoroson átlépve, Romanban az oláh állami vasutakhoz közvetlenül csatlakozik, — addig Romanon túlhaladva, Jassyban a délorosz-országi vasutakkal érintkezik. Nincsen tehát, mint a szigethszucsavai vasút azon veszélynek kitéve, hogy közte és a külföldi pályák közé egy oly vasút legyen beékelve, melynek természetes tendenciája, hogy a már egyszer átvett szállitmányokat az egész 500 kilométer hosszú vonalán megtarthassa.

Forgalmi, politikai s a valószínű jövedelmezhetőség szempontjából az a körülmény, hogy a marosvásárhely-roman-jassyi vasút minden irányban képes függetlenségét megóvni, — ennek legfontosabb indító okát képezi, miért is erre a legnagyobb súlyt kell fektetnünk.

A csatlakozás függetlenségének szigorú megőrzésétől függ ezen vasút sikere is.

Miután a fentebb előadottakban úgy a csatlakozás függetlenségét kellően megvilágítottuk, — valamint számokkal bebizonyítani iparkodtunk, hogy ezen vonal az általunk feladatúl kitűzött céloknak a legrövidebb úton felelne meg — azon véleményből indulva ki, hogy minden további kutatás ez irányban felesleges, — áttérünk ezen vasut építési viszonyainak és költségeinek fejtegetésébe.

III.

Építési viszonyai és valószínű építési költségeinek megállapítása.

Mielőtt ezen vonal építési költségeinek kifejtésébe bocsátkoznánk, határozottan ki kell jelentenünk, — miszerint annak alapját korántsem képezi valami részletesen tanulmányozott terv és költségvetés, hanem hogy az pusztán jó és megbízható földrajzi térképek nyomán és a mai tapasztalatok alapján meghatározott építési árak alapul vetése mellett, — a terep ismerete segélyével állítottott össze.

Miután azonban ezen tanulmány fő és kizárólagos, bevezetésünkben bevallott célja, úgy az irányadó kormánykörök, a törvényhozó testületek, valamint a végeredményekben anyagilag érdekelt közvélemény figyelmét ezen délkeleti csatlakozásunk módozatára felhívni, hogy ez által meggyőződésünk szerint a marmaros-szigeth-szucsavai összeköttetés lidércznyomásától azokat felmentsük, — azt hisszük, nem tévedünk, — hogy ha az aproximatív adatok szigorú megrostálásával, tanulmányunk folyamába a marosvásárhely-roman-jassyi vonal megközelítő építési költségeit, valamint valószínű jövedelmezőségét is felvesszük, — ha egyéb célból nem is, csak pusztán azért, miszerint bebizonyítsuk, hogy ezen vasut megfontolása és részletes tanulmányozása, — eltekintve a már fentebb kifejtett forgalmi, politikai szempontoktól — a szigeth-szucsavai vasut építési viszonyai és költségei ellenében, — tisztán építési tekintetből is érdemes. Erre pedig megközelítő adatokat nyújt tanulmányunk, kivált ha megfontoljuk, hogy a szigeth-szucsavai vasut soha sem tanulmányoztatott részletesen, és hogy annak jelenleg közkézen forgó adatai egy meglehetősen gyarló előzetes tervből merítették, a melyből a rendkívüli szűk és vad Iza vagy Vissó völgye,

valamint a tetemesen magasabb vízválasztó által gördített építési nehézségek és költségek nem ítélhetők megbízhatólag meg.

A marosvásárhely-jassyi vasut építési viszonyainak jellemzésére felelmitjük, miszerint ez oly szerencsés földrajzi viszonyok között van, hogy a Kárpátokat, egyik legalacsonyabb részén, a tenger felszíne felett csak 1032 méterrel magasabb Ujhavas alatt lépheti át. És azt is legfeljebb egy 14^o/_{oo} emelkedéssel bíró vonallal éri el.

Közelebbi megismertetésére ezen vonalnak, azon völgyek emelkedési viszonyait fogjuk itt felsorolni, a melyekben az haladni fog, ezen völgyemelkedéseknek alapul vétele mellett bizton következtethető, hogy ezen vasut építési emelkedései nagyon csekély mérvben, — vagy épen nem — fogják átlépni ezen völgyek emelkedési viszonyait.

A marosvásárhely-jassyi vonal, Marosvásárhelyből kiindulva, mintegy 95 kilométer hosszban váltakozva a 3^o/_{oo}—4^o/_{oo} emelkedéssel a Maros völgyében egész Gyergyó-Tápliczáig volna vezethető, innen Orotván keresztül csekély kifejtéssel 29 kilométer hosszban 9—13^o/_{oo} emelkedéssel elérhetné a Salotka patak mentén az 1032 méter magas Uj-havast, ezt alaguttal vagy esetleg még a nélkül is átlépve, a Putna patak völgyében ismét csekély kifejtéssel 10^o/_{oo} eséssel leszállana a Borszék patak völgyébe, — melylyel haladva az aranyos Besztercze mentén a Kárpátok románországi dombos kifutó ágait csekély esés és emelkedésekkel átszelve — Románnál végleg átmenne az oláh fensíkba.

Látható ezekből tehát, hogy míg a Sziget-Szucsavai vonal kénytelen Strimtuvánál az 1611 méter magas Stiol alatt átkelni, addig a Marosvásárhely-Jassyi vonal 600 méterrel alacsonyabb vízválasztón halad át; míg amaz csak négy vagy öt mértföld hosszú 25^o/_{oo} emelkedéssel bíró vonal által közelítheti meg a vízválasztót, — addig ez, még ha az építésnél előre nem látott nehézségek is merülnének fel, — a Kárpátok láncozatán, 14 kilométer hosszú 14^o/_{oo} emelkedéssel lesz képes átlépni.

Azt hisszük, azon két vasut építési viszonyainak további összehasonlítására többet felelmitünk alig kell, úgy hogy átlérhetünk az építési költségek megállapítására.

Előre kell még bocsájtanunk, mikép a Marosvásárhely-Jassyi vonal építési költségeinek megállapításánál, tekintet nélkül a magyar vagy román területeken fekvő részekre, a vasutat egész összességében vettük figyelembe. Ezen eljárást azért tartottuk czélszerűnek, mivel, a mint később kifejtendjük, ezen vasutnak Jassytól Marosvásárhelyig egy társulat kezében kell lennie, miért is az építési költségek egy összegbeni kimutatása válik czélirányossá.

A mint már a földrajzi viszonyok leírásánál, valamint az emelkedési viszonyok ismertetésénél kimutattuk, ezen vonalnál építési tekintetből, három fő részt különböztethetünk meg: ugyanint egy nyílt tágasabb völgy mentén haladó, — egy szűkebb, de még mindig 1000 méter széles völgyben, és végre egy szűkebb hegyi patak völgyében a vízvázasztóhoz menő s azt némi nehézségekkel átlépő vonalat észlelhetünk. Ha ezen egyes vonalszakaszokat építési nehézségeik szerint mérlegeljük, úgy azokat könnyű, közép nehézségű és végre nehéz hegyi vonalaknak jelezhetjük.

Ma, midőn az építési árak az 1870—1874. évi építési idény árainál mintegy 30 százalékkal alacsonyabbak, az utóbbi években végrehajtott vasuti építkezések tapasztalatai nyomán a könnyű vonal építési költségeit kilométerenkint 54,000, a középnehézségűét 80,000 és a nehéz hegyi vonalét 95,000 frt-ban vehetjük fel.

A vonal építési nehézségei szerint a következő szakaszokra oszlik fel:

a Marosvásárhely-Ratosnya 62 kilométer hosszú könnyű, a Ratosnya-Orotva 52 kilométer hosszú nehéz, az Orotva-Presekár (határ) 56 kilométer hosszú nehéz hegyi, a Presekár-Pojana-Kapsi 42 kilométer hosszú nehéz hegyi, a P.-Kapsi-Roman 38 kilométer hosszú könnyű, és végül a roman-jassyi 60 kilométer hosszú könnyű szakaszra.

A fentebb felvett árak mellett azok építési költsége a következőkép alakul:

a m.-vásárhely ratosnyai	62 kilométer	
hosszú szakasz	kilométerenként	
54,000 frtba számítva, kerül		3.348,000 frt
a ratosnya-orotvai	52 kilométer	hosszú

szakasz kilométerenként 80,000 frtba számítva, kerül	4.160,000 frt
az orotva-preszekár-p.-kapsi 98 kilométer hosszú szakasz kilométerenként 95,000 frtba számítva, kerül	9.310,000 frtba
és végre a p.-kapsi-román-jassyi 98 kilo- méter hosszú szakasz kilométerenként 54.000 frtba számítva, kerül	5.292,000 frtba.

Ehez számítva még, a vizválasztón az Uj-havas hegy-
lánczban előállítandó alagút által előidézhető esetleges több
költségek czimén még mintegy 890,000 frtot,
úgy a maros-vásárhely-tölgyes-szoros-piatra-
román-jassyi vasut tényleges építési összköltsége leg-
feljebb mintegy : 23.000,000 osztrák értékű forintot fog kitenni.

A forgalmi eszközök, úgymint mozdony, személy- és teher-
kocsik, hóékek stb. egyáltalában a mozgó anyagok beszerzésére,
az utóbbi vasutépítési periodus tapasztalatai nyomán bátran
felvehetünk kilométerenkint 8000 frt összeget. A mi mértfölden-
kint 90,000 frtnyi beruházásnak felelne meg.

Tekintve, hogy legtöbb hazai vasutunk e czimen mért-
földenkint csak 40,000 frttal dotáltatott, a mi a későbbi tapaszt-
alatok szerint kevésnek bizonyult ugyan be, de tekintve a
forgalmi eszközöknek időközben tetemesen csökkent beszerzési
árát, a fentebb felvett összeg tökéletesen megfelelőnek mu-
tatkozik.

A forgalmi eszközök beszerzési czimén összesen tehát
8000 frt + 310 = 2.480,000 frt lesz számítandó.

Ezen összeget a 23.900,000 frt építési összeghez esatolva
a maros-vásárhely-jassyi vasut építése és felszerelése
ténylegesen mintegy 25.480,000 frtba fog kerülni.

Hogy azonban ezen vonal valószínű jövedelmezőségének
kutatásába ereszkedhessünk, ezen tényleges építési tőkéhez
hozzá kell számítanunk még, annak beszerzési költségeit és
az építés alatt felfolyó időközi kamatokat is.

A mai pénzügyi viszonyok figyelembe vétele mellett, a
czimletek kibocsájtásának árfolyamát 100 frt után csak het-
venöt forintba vesszük fel. Ezen kibocsájtási árfolyam

mellett a 25.480,000 frtnyi tényleges költség kereken 34.000,000 forintnyi névleges értéknek fog megfelelni.

Az építési idő valószínűleg három évet vévén igénybe, az építési idő tartamának fele, azaz másfél év után lesznek az időközi kamatok számitandók.

A névleges érték másfélévi 5^o/_o kamatja 2.550,000 frtot teszen ki, a mit hozzászámítva a fentebb kiszámított 34.000,000 frthoz, a marosvásárhely-tölgyesszoros-román-jassyi vasut valószínű összköltsége kereken: 36.600,000 frtot fog kiteni. Miért is ezen vasut alantabb kifejtendő s előrelátható jövedelmezőségének kiszámításánál ezen összeget fogjuk alapul felvenni.

Ennek ellenében a szigeth szucsavai vasut építési költségei tekintetbe véve annak 25^o/_o emelkedését és rendkívüli nehéz építési viszonyait a kiadásokat kilométerenkint átlag legalább 95,000 frtnyi összegben véve fel, 320 kilométer után 30.400,000 frtot tesznek ki.

Forgalmi eszközökre hasonlóan 2.500,000 frtot vévén fel, ezen utóbbi vasut építésének és felszerelésének tényleges költsége, mintegy 32.900,000 frt kereken 33.000,000 frtban lenne felvehető.

A pénzbeszerzést hasonlóan, mint a maros-vásárhely-jassyi vonalnál 75 frt árfolyammal hozva számításba, a fentebbi tőke névlegértéke: 41.250,000 frt volna.

Ehez számítva még három évi építési idő után a másfél évi 5^o/_o időközi kamatok 2.062,500 frtban, a szigeth-szucsavai vasut építése és felszerelése legalább 43.312,000 frtba kerülne.

IV.

Forgalmi viszonyai és valószínű üzleteredménye.

Ezen vasut építési viszonyainak megvilágításánál láttuk már, hogy az oly kedvező emelkedési és esési viszonyokkal bir, mint a milyenekkel a Kárpátokat átlépő egyik vasutunk sem dicsekedhetik.

Nagy előnyére szolgál, hogy természetes fejlődése, helyi nagy emelkedések által nem gátoltatik. Ezen vasut a vizválasztót 14^o/_o emelkedéssel érvén el, tetemesen nagyobb szállítási

képességgel fog birni, mint a 20⁰/₀₀ emelkedésekkel hiro magyar királyi államvasutak összes északi vonala.

Magasabb szállító képesség mellett azonban, a továbbítási költségek sokkal csökkennek, miután a vonatok nagyobb megterheléssel közlekedhetvén, a mozdonyok vontatási képessége jobban használtathatik ki.

Mindezen előnyök a marosvásárhely-jassyi vonal értékét magasan a szigeth-szucsavai vasuté fölé emelik. Mindenki előtt ismeretes, hogy magas emelkedések mellett aránytalanul csigáztatnak fel úgy az építési és beruházási költségek, valamint a mi még súlyosabb, mivel eltévesztett vonal mellett soha többé nem apaszthatók le, az üzleti kiadások.

Miután előbb kifejtettük már, hogy e fejtegetéseink tárgyát képező vasut mily relatiókban bir fontossággal, miután jeleztük, hogy azon mily fontosabb czikkek szállítása remélhető, a valószínű jövedelmezőség kiszámítására szükséges egyes czikkek mennyiségének megállapítására térhetünk át. Előre kell azonban bocsátanunk, hogy miután a marosvásárhely-jassyi vasut-részben iparcikkeink és nyersterményeinknek új piacokat lesz hivatva megszerezni, eddigi tapasztalatok nyomán ez irányban nem haladhatunk, miért is a mennyiségek felvételénél, nehogy a számeredmények hamis képet nyujtsanak, a lehető legcsekélyebbekre szoritkoztunk s azokat csak megközelítve vehettük fel.

Erős meggyőződésünk azonban, hogy a forgalom megindultával, a felvett mennyiségek a tapasztalat által inkább túl fognak szárnyaltatni, mint hogy azok az előirányzat alatt maradjanak.

Ezen vasutnak valami számba vehető helyi forgalma nem lévén, a jövedelmezőség kiszámításánál a fősúlyt az átmeneti forgalomra fogjuk fektetni s amazt mint latba nem vehetőt, egyelőre számításainkból egészen kihagyandjuk.

Az átmeneti forgalomban a legnagyobb szerepet kétségkívül egyrészt a Déloroszországból, Romániából jövő és Budapestre, vagy azon keresztül nyugot felé menő gabonaneműek, kikészítetlen és cserzett bőrök, szőr, faggyú és zsírneműek és végre élő állatok szállítása, míg más részt a magyarországi provenientijáú köszén, épületfa, donga és hajófák, vasércz,

öntött és finomított vasfémmek, liszt, sör és bor kivitele fogja játszani.

Ha figyelmesebben vizsgáljuk azon czikkeket, a melyek tömegesen szállítatván a vasut jövedelmezőségére a legnagyobb befolyást fogják gyakorolni, s így számításaink alapját képezendik, úgy mindenek előtt szemünkbe fog ötleni a nyugot-európai piacokon a magyar gabonára mindinkább veszedelmesebbé váló dél-oroszországi gabona forgalma.

Az Erzsébet nyugoti vasut átlag naponta 40 kocsi rakomány orosz és román gabonát szállit Svajczba, Dél-Németországba s egyáltalában a nyugat felé, a mi évenként mintegy 3.000,000 mázsa vagy 1.500,000 métermázsa szállitmánynak felel meg.

Tekintve, hogy a m.-vásárhely-jassy-i vasut nyugot felé a legrövidebb összeköttetést nyújtja s tekintve, hogy ez által egy métermázsa szállítási díja 27 krajzárral olcsóbb lesz, habár nem vesszük is fel a nyugot felé irányuló gabonanemek egész mennyiségét úgy, mikép vasutunkon megy keresztül, kétségkívül nem fogunk tévedni, ha számításainkba legalább annak felét, azaz 750,000 métermázsa gabona szállítását vesszük fel.

Ismert tény továbbá, hogy a budapesti gőzmalmok évenként 250,000 métermázsa oláh és orosz gabonát örölnek magyar gabonával keverten lisztté. Malom-iparunk kivitele gabonakivitelünk csökkenése mellett évről-évre örvendetesen emelkedvén, felvehetjük, hogy a budapesti piac fentebb említett ebbeli szükségletét a marosvásárhely-jassy-i vonal fogja közvetíteni.

Ezek szerint tehát az oláh- és dél-oroszországi gabonaforgalomból összesen mintegy 1.000,000 métermázsa szállitmánynra számíthatnánk.

E mennyiség nem nevezhető túlzottnak, ha figyelembe vesszük, hogy a leberg-czernovicz-jassy-i vasut szucsava-jassy-i részén 1877. évben:

1.750,000 métermázsa gabona és kukoricza szállított.

Mint már említettük, az Odessában és Galacson a Fekete-tenger kikötőit uraló angol kőszén a zsilvölgyi kőszén vagy teljesen kiszoríthatná, vagy azzal legalább is sikeresen versenyezhetne, miután ennek métermázsája ezen vasut létesülése folytán a nevezett piacokon 2 frt 40 kr., illetőleg 2 frt 12 kraj-

ezárért volna elárusítható, míg az angol szén métermázsája ugyanott 3 frt és 3 frt 20 krba kerül.

Hogy az angol szénnel versenyezni lehet, bizonyítja a leMBERG-CZERNOVICZ-JASSY-I vasut évek óta sikerrel folytatott azon törekedése, melylyel a sziléziai szénnek a keleti piaczkokat megszerzeni iparkodik.

Mig a nevezett vasuton 1876. évben semmi kőszén sem szállítottott, addig 1877. évben már 75,000 métermázsza sziléziai szén vitetett azon ki Romániába. Nem kell azonban attól tartanunk, hogy ez a zsilvölgyi kőszén kivitelét gátolná, miután a sziléziai kőszén előállításánál, hason bányaköltségeket véve fel, mint amannál, a mi pedig azon körülménynél fogva, hogy ez akna, míg a zsilvölgyi kőszén az olcsóbb tárnaüzem segélyével termeltetik, ennek csak hátrányára szolgál, sokkal nagyobb szállítási távolsága folytán tetemesen drágábbá fog jönni. A sziléziai kőszén ugyanis M.-Osztrauból Odessáig 1239 kilométer, Galaczra 1143 kilométer távolságra szállítottatik, míg a zsilvölgyi szén csak 840 és 695 kilométer szállítási távolsággal bírna. Így tehát a petrosényi szén már egyedül a 400—450 kilométer után eső 40 és 45 krnyi szállítási költségkülönbsézzel is olcsóbb lesz a sziléziai szénnél.

Alig kell bővebben magyaráznunk, hogy ezen különbözet bőven elég arra, hogy a keleti piaczkokon a sziléziai szén a zsilvölgyivel versenyezni képes ne legyen.

A dunagőzhajózási társaság által az al-Dunára szállított pécsi szén egyedül csak saját hajóinak szükségletét lévén hivatva ellátni, ez, mint a zsilvölgyi szén versenytársa a keleten annál kevésbbé léphetne fel, miután a vaskapui nehézségek folytán szükségessé váló átrakodás miatt, ezen különben is drága termelési költségű kőszén ára tetemesen felesigáztatik.

Mindezek után csakis az oraviczai szén marad hátra, mely kitűnő minősége által, az orsova-verczi-erovai csatlakozás helyreállításával, számba vehetőn versenyezhetne a zsilvölgyi szénnel.

Mig az oraviczai kőszén Odessáig 1111 kilométer és Galaczig 703 kilométer távolságra kell elszállítani, addig, a mint fentebb láttuk, a zsilvölgyi szén, hogy rendeltetési helyét elérhesse, csak 840, illetőleg 695 kilométerre kell továbbítani.

Ezen számok összehasonlításából látható már, hogy Odessáig 271 kilométer, Galaczig pedig csak 8 kilométer különbség van a két szén szállítási távolságában. Más szavakkal: az oraviczei kőszén Galacson kénytelen lesz a zsilvölgyi szénnel versenyezni, míg ez Odessában a piacot egyedül fogja dominálni.

Mindezek alapján azt hisszük, miszerint figyelembe véve a Feketetenger kiterjedt hajózását, a még fával fűtő orosz és román vasutakat, Odessa gőzerőre alapított iparvállalatait és a nagy város lakosainak magán szükségletét, nem fogunk nagyon csalódnai, hogy ha a maros-vásárhely-jassy-i vasut jövedelmezőségének kiszámításánál évenként 1.500,000 métermázsa zsilvölgyi kőszénnek ezen a vasuton Odessába és Dél-Oroszországba való szállítását vesszük fel.

A leMBERG-CZERNOVICZI vasuton Romániába és Oroszországba 1877. évben 125,000 métermázsa liszt szállított be. A magyarországi gőz- és műmalmoknak egész Európa által elismert legjobb és legjutányosabb őrlési productumainak minőségét figyelembe véve s megfontolva, hogy a Feketetenger kikötőinek lisztneműekkel való ellátása a legközelebbi, nagy tökélyvel bíró s nagy mennyiségek szállításának megfelelni képes budapesti, aradi stb. gőzmalmok feladata leendő, számításainkba, a nélkül, hogy magunkat vérmes remények táplálásával vádolhatnánk, legalább is 250,000 métermázsa liszt szállítását vehetjük fel. Ezen feltételünk támogatatik azon tapasztalat által is, miszerint a leMBERG-CZERNOVICZI vasut 1877-ik évben Romániába és Oroszországba 125,000 métermázsa lisztet szállított.

Németországból a múlt évben mintegy 200,000 métermázsa vas- és acél-gyártmány vitetett Szucsaván keresztül Romániába és tovább.

Valószínű, hogy mindig jobban fejlődő vasiparunknak közvetlen csatlakozások létesítése mellett sikerülend a kitünő magyar vas- és acél-gyártmányokat a keleten érvényre juttatni, úgy, hogy ott évenként 100,000 métermázsa elhelyezhető lesz. Nemkülönben az acélgyártásra kiválóan alkalmas kaláni és vajdahunyadi mangán vasércz bizonyára alkalmazást találend a dél-országi és romániai vasgyárakban. Azon elsődleges nehé-

ségek legyőzése után, melyek minden nyers termény meghonosításának eleinte ellenszegülnek, mintegy:

50,000 métermázsa vasércz és nyers vas kivitelére számíthatnánk.

A Feketetenger partjai és kikötői kétségkívül nagy mérvben igénybe fogják venni a Kárpátok fabőségét, úgy, hogy hosszú és rövid épület-, szerszám-, hajó- és dongafa-szükségleteiket hazai terményünkkel fedezvén, ezen vasuton évenként 200,000 métermázsa fa továbbítása volna remélhető.

Gyarmat-, csemege- és fűszerárúk a leemberg czernovitz-jassy-i vasut szucsava-jassy-i részén évenként 250,000 métermázsa mennyiségben szállítatnak, ebből a m.-vásárhely-jassy-i vonal forgalma számára bátran felvehetünk:

100,000 métermázsat, kivált ha megfontoljuk, hogy Magyarország, Ausztria, Dél-Németország és a Svajcz az ázsiai termények egy részével Odessán keresztül láttatik el. Miután tengelyen ma is mintegy 250,000 métermázsa erdélyi konyhasó szállítatik Romániába, úgy legalább ugyanannyi sónak szállítása remélhető a vasuton is.

Feltéve, hogy mindennemű egyéb kisebb szállitmányok, melyek a m.-vásárhely-jassy-i vasuton előreláthatólag továbbíthatni fognak, ezen pálya ez idő szerinti verseny-vasutja, a leemberg-czernovitz-jassy-i vonalon 1877. évben szállított mennyiségek egy harmadát, illetőleg felét fogják kiteenni, azokat alantabb azon mennyiségekben állítottuk össze, a mennyinek szállítására meggyőződésünk szerint, tekintettel az illető cikk származási helyére, a szóban forgó vonal bizton számíthat.

A főbb cikkek valószínű mennyiségének indokolását fentebb kísérelvén meg, az alantábbi kimutatásba ezen kutatásunk eredményét vettük be.

Ezek szerint ezen vonalon valószínűleg szállítatni fogtuhát:

1. Hulladék	5,000 métermázsa
2. Gyanta és asphalt	2,500 »
3. Nyers pamut	1,500 »
4. Kőszén, pirszén	1.500,000 »
5. Drogueriák	20,000 »
6. Nyomtatvány	500 »

7. Trágya és trágyasó	2,000	métermázsa.
8. Vas- és aczelgyártmány	100,000	»
9. Érez és ásvány	50,000	»
10. Hordók üresen	20,000	»
11. Mezei, kerti és erdei termények	1.000,000	»
12. Zsirnemű anyag	15,000	»
13. Len, kender, csepű és kócz	1,000	»
14. Fonal	1,000	»
15. Házi eszköz és bútor	10,000	»
16. Porcellán, üveg és üvegárúk	10,000	»
17. Bőr nyers, kikészített és szücs- árúk	15,000	»
18. Fa, épület-, szerszámfa, hajófa és fa-árú	200,000	»
19. Kohó-termék	1,000	»
20. Csontszén és csontliszt	1,000	»
21. Gyarmat-, fűszer-, anyagárú és fogyasztási árú	100,000	»
22. Disz- és rövidárúk	5,000	»
23. Szövött és fonott árúk	15,000	»
24. Gépek gazdasági	10,000	»
25. Fém és fémárú	5,000	»
26. Katonai szállitmány, lovak és ágyúk	5,000	»
27. Len- és repeze-pogácsa	1,000	»
28. Papir és tábla-papir	3,000	»
29. Kövek, földnemek és gyps, mész	20,000	»
30. Agyag- és cserépárúk	2,000	»
31. Gyapju	5,000	»
32. Örlemény	250,000	»
33. Konyhasó	250,000	»
34. Más árú és élő állatok	100,000	»

Összesen 3.726,000 métermázsa.

Kereken tehát 3.500,000 métermázsa

teherszállitmányt vehetünk fel a maros-vásárhely-tölgyesszoros-
jassy-i vasut jövedelmezőségének kiszámításánál alapul.

Tekintet nélkül a szállitmány nemére, átlag-díjtételnek
tonna- és kilométerenkint 2 krajczárt vehetünk fel, melynél

meg kell jegyeznünk, miszerint az alacsonyabb, mint bármely hasonló viszonyok között lévő hazai vasut átlag-díjtétele, miután például a kassa-oderbergi vasut 1877. évi átlag szállítási díja tonna és kilométerenkint 2.6 kr. volt, holott ismeretes, hogy ezen vasuton legnagyobbbrészt a legalacsonyabb díjosztályzatba tartozó tömeges nyerstermények, úgymint ércz, kőszén, fa stb. szállíttatnak.

Továbbá, mint kezelési mellék-illetéket tonnánkint a szokásos 40 krnyi díjat számíthatjuk fel.

Miután a marosvásárhely-tölgyes-jassyi vasut főleg kiviteli és átmeneti forgalomra van alapítva, s miután különösen a főbb tömeges s a fentebbi összeállításba felvett czikkeknak rendeltetési helyök Odessa, illetőleg Dél-Oroszország, — a szállítmányok az egész vonalat Jassyig fogják befutni; — miért is további számításaink céljából felveszszük hogy a fent előirányzott 350,000 tonna teher 310 kilométer távolságra, illetőleg a vonal kezdőpontjától annak végpontjáig fog szállíttatni, minek következtében azok 108.500,000 tonnakilométert fognak évente teljesíteni. Tonnakilométerjét a fentebb kitett 2 kr. díjtétellel számítva, 108.000,000 tonnakilométert, összesen 2.170,000 frt bevételt fog eredményezni. Ehhez számítva még 350,000 tonna után tonnánként 40 krnyi kezelési illetéket, a mi összesen 140,000 frtot teszen ki, a teherszállításból 2.310.000 forint jövedelem lesz várható.

A személy- és podgyász-szállításból remélhető bevételket nagyon szerény mértékre leszállítva, abból mégis mintegy 190,000 frt várható.

Összesen tehát a marosvásárhely-tölgyes-szoros-jassyi vasut teher-, gyorsárú-, személy- és podgyász-szállításából 2.500,000 forint bevételre lehet kilátás.

Áttérve most már az előrelátható kiadások elemezésére, előre kell bocsájtanunk, hogy azokat természetük szerint pálya-kilométer-, vonat-kilométer- és átalány-összeg szerint vettük számításba.

A számadatok egyik hasonló jelleggel bíró, szintén internationalis csatlakozást közvetítő hazai vasutunk legutóbbi évi kiadásai szerint vétettek fel. Mihez még csak azt jegyezzük meg, hogy az általános igazgatóság költsége, tekintve, hogy az

alapul vett vasut vezetése meglehetősen burokratikusán van szervezve, ennek megfelelő kereskedelmi szellemben való átalakítása folytán tetemesen kisebb lehet. Hasonlólag annál a pályafentartás költsége is sokkal nagyobb, mint a mekkora az már az építésnél jól előállított vasutaknál lehet, miután az alapul vett vasut, valamint minden az 1870—1874. évi periodusban épült hazai pálya, a fővállalkozóságok rendszere mellett nyereségre épült, illetőleg a vállalkozók iparkodtak, tekintet nélkül a jövőbeni fentartási költségekre, az építésből a lehető legnagyobb nyereséget huzni. Ez által az üzletet oly pót-építkezések, korai anyagkieserésekkel stb. terhelték, a melyek nem lévén tulajdonképeni pályafentartási kiadások, hanem építési hiányok pótlása, egy jól és szilárdan épült pálya fentartási költségeibe nem is számíthatók.

A vonatmozgósítás költsége nem lesz több, mint a például felvett vasut több évi tapasztalatai alapján alantabb felvett vonat-kilométerenkénti kiadás, miután a marosvásárhely-jassyi vasut tüzelő anyagát hasonlóan, mint amaz, közvetlen a vonala mellett szerezhethi be.

Szükségesnek tartottuk mindezek felemlítését, hogy bebizonyítsuk, miszerint egyrészt az alantabb felvett kiadások magasak, s azok még csökkenthetők, míg másrészt, hogy kiemeljük, mikép a számok, melyeket számításainkba veszünk, nem egy tulzó phantasia káprázatai, hanem hogy azok a tapasztalatból merített megdönthetlen adatok.

Ezeknek előre bocsájtása után feltehetjük, hogy

a) az általános igazgatás pályakilométerenként	140 frt — kr.
b) a pályafentartás és felügyet pályakilométerenként	2,400 » — »
c) a forgalmi és kereskedelmi szolgálat pályakilométerenként	1,500 » — »
d) a vontatási költségek vonatkilométerenként	— » 22 »
e) a járműfentartási költségek vonatkilométerenként	— » 16 »
f) a különféle kiadások, mintegy összesen	63,000 forintba fognak kerülni.

Mindazon költségek, a melyek az előadottak szerint a vasut hossza arányában lesznek számítandók, — miután a kutatásunk tárgyát képező vasut építési hossza 310 kilométer, — ezen hossz után lesznek a költségekbe felveendőek.

Még a vonatkilométerek után számítandó kiadások megállapíthatásához az előreláthatólag ezen a vasuton mozgó vonatok és ezek által teljesített vonatkilométerek számát kell kipuhatolnunk.

Mindenekelőtt felvesszük, hogy naponta minden irányban egy-egy tiszta személy- és egy-egy vegyes vonat fog közlekedni, és ezek mellett a szállításra reményelt 350,000 tonna teherből még fenmaradó, a vegyes vonatokkal el nem szállított terhek továbbítására szükséges számú tehervonat fog közlekedni.

Személyvonatokkal terhek nem szállítván, azokat pusztán a vonatkilométerek szerint vesszük számításba, azaz naponta 2 személyvonat, 310 kilométer hosszra közlekedve, ezek évenként $2 \times 363 \times 310 = 225,060$ vonatkilométert, s vegyes vonat naponként szintén kettő közlekedvén, ezek évenként hasonlólag 225,060 vonatkilométert fognak teljesíteni.

Miután a vegyes vonatok ezen pálya viszonyai szerint 150 tonna elegysúlylyal közlekedhetnek, és egy-egy vonat csak 50 tonna tiszta terhet vihet el, 726 vegyes vonat évenként $726 \times 50 = 36,300$ tonna súlyt fog elszállítani.

Marad tehát tehervonatokkal való elszállításra 350,000 — 36,300 = 313,700 tonna teher.

A tehervonatok, ezen vasut irány- és emelkedési viszonyait figyelembe véve, s tekintve, hogy a vonatok megterhelése, a tehernek pillanatnyi hiánya miatt, nem használható sohasem ki tökéletesen; vonatonként 350 tonna elegysúlylyal 170 tonna tiszta súlyt továbbíthatnak átlag ezen a vonalon el, minek következtében a fenmaradt 313,700 tonna elszállítására $313,700 : 170 =$ azaz 1845 teher-vonat szükséges.

A teher-vonatok a marosvásárhely-jassyi vonal egész hosszában közlekedvén, azon $1845 \times 310 = 571,950$ vonatkilométert fognak teljesíteni.

Ezek szerint:

726 személy-vonat	225.060
726 vegyes vonat	225.060
1845 tehervonat	571.950
Összesen 3297 vonat	1.022,370 vonat-

kilometert fog teljesíteni.

További számításaink alapjául tehát ezen összeget fogjuk szemünk előtt tartani.

Megjegyezzük, hogy mindazon munkavonatok, toló mozdonyok, tologatások és gőztartások költségei, a melyek a forgalom akadálytalan fenntartására s a felvett teher elszállítására, mint mellék munkák elkerülhetlenül szükségesek, s melyek mint mozdonykilometerek szoktak számításba hozatni, részben a pályafenntartás, részben a forgalmi és vontatási szolgálat költségeiben már bennfoglaltatnak.

Az üzleti kiadások a kilátásba vett forgalom és a fentebb felvett költséghányadok szerint a következőkép fognak alakulni:

Az általános igazgatás, kilométerenkint 140 frtot számítva, 310 kilom. után	43,400 frt
A pályafenntartás és felügyelet, kilom. 2400 frtba számítva, 310 kilom. után	744,000 »
A forgalmi és kereskedelmi szolgálat, kilométerenkint 1500 frtba számítva, 310 kilom. után	465,080 »
A vontatási költségek, vonatkilométerenkint 20 krba számítva, 1.022,070 vonatkilom. után	204,414 „
A járműfenntartási költség, vonatkilométerenkint 16 krt számítva, 1.022,070 vonatkilom. után	163,531 »
Különféle kiadások átalányban	29,655 »
összesen	1.560,000 fítba

fog kerülni.

Az összes üzleti kiadások tehát 1.650,000 frtot fognak kitenni.

Hazai vasutaink üzleti hányada, azaz a bevételek és a kiadások között lévő arány, az összes pályák átlaga szerint a mai napig 57·8% lévén, az üzleti bevételeknek ugyanezen századát vehetnők fel tulajdonképen üzleti kiadásokul, úgy hogy tehát a maros-vásárhely-jassyi vasut kilátásba vett

2.500,000 frt bevétele mellett, csak 1.445,000 frt kiadással bírna.

Ezen kétségkívül elérhető eredményt nem kívánjuk számításainkba vonni ugyan, nem fogunk azonban tévedni, hogy ha figyelembe véve a fentebb előadottakat és figyelembe véve, hogy egyik legdrágább adminisztrációval bíró vasutunk számadatait vettük számításaink alapjául, a fentebbi költségeket olcsóbb berendezés és solid építés által még 150,000 frttal csökkenthetőknek hisszük úgy, hogy a maros-vásárhely-tölgyes-szorosjassyi vasut összes előrelátható üzleti kiadásait 1.500,000 frtban vehetjük fel ezen vonal jövedelmezőségének kimutatásába.

Ezen vasut építkezésének és felszerelésének költsége, mint már láttuk, 36.600,000 frt névleges értékű tőkét képvisel, a czimleteknek 5% kamatja 1.830,000 frtot fog kitenni, ahoz számítva a fent kimutatott 1.500,000 frtnyi üzletkiadásokat, az összes évi kiadások mintegy 3.330,000 frtra fognak rügni, míg a felvett forgalom mellett, a bevételek körülbelül csak 2.500,000 frtot érhetnek el.

Ezek szerint tehát ezen vasut üzeménél évenként 830,000 frt hiánylat fog mutatkozni, illetőleg azon esetben, hogy ha az állami kamatbiztosítás mellett építtetnék, a kincstár kénytelen lenne a felvett tényezők feltétele alatt a fentebbi összeget a czimletek kamatoztatása céljából sajátjából fedezni.

Tekintettel ezen kedvezőtlen számeredményre, újra figyelemzettetnünk kell arra, hogy a vasut építésére és üzletére vonatkozó minden adatokat, számok és költségeket épen azon célból, hogy azok téves, túlzott következtetésekre ne vezessenek, minden egyes tételökben a legkedvezőtlenebb alakban vettük fel. Bizton hisszük tehát, hogy ezen vasut első üzleti éveiben már azok tetemesen meg fognak változni s hogy ezen kiválóan kivitelre és átmeneti forgalomra alapított internacionális csatlakozásokat közvetítő pálya forgalma rövid idő alatt annyira fog emelkedni, hogy a fentebb kiszámított hiánylat csakhamar elenyészik, vagy legalább nagyon csekély összegre fog apadni.

Tekintsük most már, bár futólagosan is, a sziget-szucsavai vasutnál várható eredményeket.

Mindenekelőtt azt fogjuk tapasztalni, miszerint azon nem várt esetet felvéve, hogy a leMBERG-CZERNOVICZ-JASSYI vasut oly

mérvben osztja meg a forgalmat, mint azt a marosvásárhely-jassyi vonalnál vettük fel, ezen vasut a közsénszállítás elestével, csak mintegy 200,000 tonna szállitmányra számíthatna. Ezek szerint úgy a teher-, valamint a személyforgalomból mintegy 1.500,000 frt bevétel várható. A kiadások pedig a következők lennének:

Általános igazgatás	44,000 frt.
Pályafentartás	768,000 »
Forgalom és kereskedelem	480,000 »
Vontatás és jármű-fentartás	768,000 »
Különbféle kiadások	40,000 »
	<u>Összesen 2.100,000 frt.</u>

Meg kell jegyeznünk, miszerint a vontatási szolgálat költségeit kivéve, minden egyéb kiadásokat a marosvásárhely-jassyi vasut költségeivel egyenlően vettük fel. A vontatási és járműfenntartási költségek azonban ezen vasut 25⁰/₀ emelkedéseinek megfelelően, vonatkilométerenkint 60 krban állapítottak meg.

Miután a sziget-szucsavai vasut építési és felszerelési költsége a pénzbeszerzéssel együtt, mintegy 43.000,000 frt névleg értéket képvisel, ennek 5⁰/₀ kamatja azonban 2.150,000 forintot, teszen ki, s miután annak üzleti kiadásai a fentebbiek szerint legalább 2.100,000 frtra fognak menni, ezen vasut:

1.500,000 frtnyi bevételei ellenében 4.250,000 frtnyi kiadások merülnének fel, azaz annak építéséből és üzletéből 2.750,000 frtnyi hiánylat háromolna évenként az államra.

V.

Nemzetgazdászati értéke, illetőleg a hazai ipar és kereskedelemre gyakorolt befolyásának megvilágítása.

Kifejletlen kereskedelmi és iparviszonyokkal bíró államokban ép oly kevésbé tekinthetők a vasutak, hajózások, csatornák és egyéb közlekedési eszközök és módok önézélül, mint az állami, megyei és községi közutak.

Nem szolgálhatnak egyszersmind a közérdek-, valamint a részvényesek- vagy a más alakban érdekelt tőkének, — ha czélul a feltétlen jövedelmezőséget tűzik ki, — miután épen

ily államokban ezen két érdek homlokegyenest ellenkezik egymással.

Egészen máskép alakul a vasutak viszonya és azok helyzete a közérdekhez, valamint különösen azok célzata oly államokban, a melyekben már az ipar- és kereskedelemnek a versenyezhetés céljából nincsen többé szüksége a vasutak ez iránybani istápolására.

Oly államokban, a melyekben a forgalom már oly nagy, hogy ugyanazon két végpont két vagy épen több vasut által köttethetik össze, a vasutak már nyereségre alapított vállalatok lehetnek. Ily körülmények között azok egymással a szállítmányok megszerzésében szabadon versenyezvén, a díjak leszállítása által akaratlanul a közérdeknek szolgálnak. De ott, hol a közlekedési viszonyok még csak kezdetleges stadiumban vannak, hol még csak egyes főbb irányokban létesítették versenytársak nélküli vasutak, hol az ipar- és kereskedelemnek piaczkok elérhetése céljából olcsó közlekedési eszközökre van szüksége, — ott a vasutak a közérdek érzékeny sértése nélkül nem lehetnek nyereségyvállalatok. Sokkal fokozottabb fontossággal bir azonban azoknak célzata oly államokban, a melyek különösen csak alacsony viteldíj mellett exportálható nyersterményeket szállítanak ki; ily államokban az ipar- és kereskedelemre nézve életkérdés fontosságával bir azon körülmény, hogy az illető vasut a befektetett tőkét kamatoztatja ugyan, — de az egész ország kivitelét és ennek folytán annak kereskedelmét tönkre teszi, s a nemzet vagyonosodását ez által megakasztja. Miután a nemzet gyarapodó vagyonosodása által az adóképesség emeltetik s annak apadása következtében az csökkentetik, közvetve tehát az állam szenvedí kárát azon elvnek, mely szerint a vasutakba fektetett tőke kamatai, minden áron az üzleti bevételekből fedeztessenek.

Ezen meggyőződésből kiindulva, egyáltalában nem osztjuk a közvélemény által oly sokszor hangsúlyozott azon vádakat, hogy az állami vasuti biztosítékokból eredő terhek nem engedik államháztartásunk rendezésének nyugodt lefolyását, — miután kétségkívül a 15—16.000,000-nyi államgarantiánál tetemesen nagyobb lesz az összeg, a melylyel a földérték, a kereskedelem és az ipar emelése folytán, az állam adóképessége fokoztatott.

Ezen szempontokból itélve meg hazai viszonyaink között vasutaink feladatát, azon nézetünknek kell kifejezést adnunk, miszerint a tanulmányunk tárgyát képező vasut fentebb kiszámított évi 830,000 frtnyi üzleti hiánylata eltűnő csekély összeg azon nemzetgazdasági eredményekkel szemben, a melyek vasuthálózatunk kelet felé való eképeni kiegészítéséből, hazai kivitelünk, iparunk és kereskedelmünkre, közvetve tehát az adó emelésére háromolna. Ha ehez számítjuk még azon bevételi többletet, a mely a magyar királyi államvasutak keleti vonalán és az első erdélyi vasut egy részén a kérdésben forgó vasut kiépítése által előidézteni fog, úgy azt tapasztaljuk, miszerint azon előnyök, a melyek az előzőleg felemlített üzleti hiánylattal szembe állíthatók, tetemesen nagyobbak a kiszámított hiánylatnál.

Nem lehet ezen tanulmány feladata a fentebb előadottak számszerinti megállapítása, miután az különben elvileg bármily helyes volna is, bizonyos tekintetben okvetlen conjuncturalis fejtegetésekre vezetne, mindazonáltal ki akarjuk emelni ezen vasut anyagi befolyásának főbb s szembeötlőbb momentumait, azon czélból, hogy bebizonyítsuk, miszerint ennek 830,000 frtnyi üzleti hiánylata bőven fedeztetni fog azon bevételéből, melyek általa előidéztetnek.

Mindenekelőtt az állam a zsil-völgyi köszén (mintegy 1,500,000 métermázsányi) elárúsításából, eltekintve attól, hogy számtalan embert foglalkoztatva, azoktól adót szedne be, — a mint ezen tanulmány folyamában felvettük, métermázsánként mintegy 20 krnyi nyereséget szedhetne be, úgy hogy az említett mennyiség után 300,000 forintnyi összeg folyna be pénztárába.

A kivitelre kilátásba vett 100,000 métermázsányi vas és acélgyártmányokból métermázsánként 1 frt nyereséget számítva, legalább 200,000 forint bevétel volna elérhető.

Ötvenezer métermázsa vasérez kiviteléből mintegy 10,000 frt remélhető.

Malmaink minden métermázsányi örleményből kétségkívül huznak 1 frtnyi hasznot, mi 250,000 mtrmázsa örlemény után 250,000 frtnyi nyereséget tenne ki.

Állami sóbányáink 250,000 mtrmázsa só elárúsításából legalább 50,000 frt tiszta hasznot huzhatnak.

Nézzük most már, mennyi bevétel volna remélhető azon

forgalomból, a melyet a marosvásárhely-jassyi vonal a csatlakozás létesítése után, a m. k. államvasutak keleti vonalán és az első erdélyi vasut egy részén előidézne.

A szállításra felvett 3.500,000 métermázsza teherből le kell vonnunk 250,000 mtrmázsza kősót, mivel ez a többi vonalon alig számba vehető utat fut be. A hátramaradó 3.250,000 mtrmázsza mennyiségből 1.500,000 mtrmázsza kőszén Petrozsénytől Marosvásárhelyig 246 kilométer hosszban szállítatik a m. kir. államvasutak keleti vonalán és az első erdélyi vasuton, a mi: 36.900,000 tonna kilométert teszen ki. Ennek elszállításáért a nevezett vasutak a kétszeres kezelési illetékkal együtt $36.900,000 \times 2 \text{ kr.} + 150,000 \times 2 \times 40 \text{ kr.}$, azaz összesen 858,000 frtnyi összeget szednének be.

A számításainkba felvett aczél- és vasgyártmányok, érczek, liszt, gabona, gyarmatarúk stb. kiviteli és átviteli czikkek lévén, ezek vagy Kolozsváron és Nagyváradon keresztül, vagy pedig Aradon át fognak Budapestre és tovább szállítatni. Marosvásárhelytől Nagyváradig 281 kilométer s ugyan onnan Aradig 324 kilométer hosszban szállítatnának a terhek kamatbiztosítást igénybe vevő vasutakon.

Ezen irányok közül a rövidebbet fogjuk számításainkba felvenni.

A fentebbiek után még fennmaradó 1.750,000 mtrmázsza átmeneti czikk, tehát legalább 281 kilométer utat fog befutni, a mi 49.175,000 tonna kilométert teszen ki.

Ezen mennyiség elszállításáért a díjak, és miután az csak a m. k. államvasutak keleti vonalán szállítatna, egyszeres kezelési illeték felszámítása mellett az említett vasut: $49.175,000 \times 2 \text{ kr.} + 175,000 \times 40 \text{ kr.} =$ azaz 1.053,500 forintot bevételezhetne.

Összesen tehát ezen szállitmány után az első erdélyi vasut és a m. kir. államvasutak keleti vonala 1.911,500 frt bevételket eredményezhetne.

Hogy a tiszta jövedelmet megállapíthassuk, számításba kell vennünk a fentebb kimutatott 325,000 tonna teher továbbítása költségeit is.

Mint láttuk, ezen szállitmányok összesen 86.075,000 tonna kilométert teljesítenek, ennek elszállítására azonban a teher-

vonatokat 350 tonna brutto és 170 tonna netto megterheléssel véve fel, 506,323 vonatkilométerre volna szükség.

A m. kir. államvasutak 1877. évi üzleteredménye szerint az összes kiadások, úgymint általános igazgatás, pályafenntartás, forgalmi és kereskedelmi szolgálat, vontatás és műhelyszolgálat stb. stb. vonatkilométerekre redukálva 1 frt 85 krt tettek ki.

Miután bizonyos általános kiadások, melyek minden vasut üzemének állandó tételeit képezik, s melyek a forgalom emelkedése arányában nem fokozódnak, nem tekinthetők oly kiadásokul, melyek a maros-vásárhely-jassyi vonalról jövő terhek továbbításából eredtek, mivel azok minden körülmények között megmaradnak, a szállítással közvetlen összefüggésben lévő kiadásokat bátran felvehetjük vonatkilométerenkint 1 frt 50 krtban.

Ezek szerint tehát 506,323 vonatkilométer után 759,484 frt 50 kr. költségek állának be.

Levonva ezen költségeket a kilátásba vett 1,911,500 frtnyi bevételből, a többször említett két vasut évenként 1.152,016 frt nyereséget huzna a maros-vásárhely-jassyi vasut kiépültéből.

Ha már most az előadottak alapján összeállítjuk azon bevételi többleteket, a melyeket a kincstár, mint só- és kőszénbánya-tulajdonos, mint vasuti kamat-biztosítékot fizető és mint adóbeszedő, ezen vasut létesítéséből élvezne, úgy azt fogjuk tapasztalni, miszerint eltekintve attól, hogy mily befolyással lenne a kérdésben forgó vasut a kereskedelem és ipar fejlődésére és így közvetve az adóképeség más téren emelésére, az állam a felvett forgalomból már egyedül s közvetlenül:

1.500,000 métermázsa kőszén elárusításából . . .	300,000 frt,
250,000 » kősó	50,000 »
3.250,000 » teher elszállításából . . .	1.152,016 »
7.000,000 » szállítási adójából . . .	90,000 »
összesen .	1.592,016 frt,

azaz kereken mintegy 1.600,000 frt hasznot huzna.

A maros-vásárhely-jassyi vasut építéséből és üzletéből eredhető 830,000 frtnyi hiánylatnak teljes fedezése mellett, az államnak még a felvett szerény forgalmi eredmények mellett is körülbelül 1.000,000 frtnyi nyeresége lehetne.

Bármily csekélynek mutatkoznék is a fentebbiek alapján

az előrelátható pénzügyi eredmény, mindazonáltal kétségtelen, hogy akkor, midőn az állam kereskedelme, az átmeneti forgalom megszerzése, és végre néhány pangó vasutunk bevételeinek emelése érdekében, keleti csatlakozásaink létesítése még áldozatok árán is megszerzendő volna, a maros-vásárhely-jassyi irány választása által az akép eszközöltethetnék, hogy abból a kincstár habár szerény, de mégis positiv bevételeket eredményezne, vagy legalább a lehető legcsekélyebb mérvben vétetnék igénybe.

Alig kell újra figyelmeztetnünk azon körülményre, miszerint egész tanulmányunk folyamában, hogy ugy önmagunkat, valamint másokat is vérmes remények rendszeresen bekövetkező csalódásaitól megóvjuk, számításaink alapjául mindenütt a legkedvezőtlenebb adatokat vettük fel, ugy hogy bizton remélhetjük, miszerint ezen vasut végeredményei a várakozást okvetlen túl fogják haladni.

Annál inkább remélhetjük ezt, miután egy ily fontos összekapcsoló láncszemet képező internationalis vasuti csatlakozás által előidézendő forgalmi áramlatok előre számításba nem vehetők.

Új összeköttetések életbeléptetésével az oly finom érzékkel bíró szállító kereskedelmi világ, az érdekében álló és haszonnal kecsegtető irányokat speculatiói körébe azonnal bevonja s azoknak segélyével esetleg oly kereskedelmi cikkek hoz forgalomba, a melyeknek szállítása az illető vonalak építésénél a legtávolabbról sem voltak kilátásba véve.

Igy például ki hitte volna a kassa-oderbergi vasut engedélyezése alkalmával, hogy cserháj, fenyőháj és egyéb cserző anyagok fognak azon Németországba vitetni ki s ma ezen cikkekből a nevezett pályán évenként 270,000—300,000 métermázsa szállittatik?

VI.

Strategiai fontossága és hadászati értéke.

Kétségtelen, hogy a keleten bekövetkezett új alakulások folytán Románia mindinkább az osztrák-magyar monarchia hatalmi körébe vonatott, minek következtében a balkán fél-

szigetet és ezzel Konstantinápolyt meghódítani szándékozó Oroszország és a keleti érdekeit, valamint a dunai kereskedelem szabadságát megóvni kívánó osztrák-magyar monarchia között kikerülhetetlenül bekövetkező konfliktus első csatái az Erdély által uralt oláh feunsikon fognak megejtetni.

Az alig lezajlott keleti bonyodalmak, melyeknek újbóli kitörése, a kor rohamos fejlődésénél fogva, mindenkor és pedig váratlanul bekövetkezhetik, valamint az orosz-török háborúk egész sorozatának története, bizonyítják, hogy a balkán félsziget meghódítását célzó szárazföldi orosz hadtestek mindig Bessarábiából Kissenewnél a moldva hercegségen keresztül törtek be Romániába, hogy innen tovább folytassák hadi mozdulataikat az európai török tartományok ellen.

Tekintve Oroszországnak a török birodalom európai provinciái felé fekvő szárazföldi határait, egy orosz támadó szárazföldi hadtest által azok másképp meg sem közelíthetők.

Ha még figyelembe vesszük, hogy a balkán félszigeten operáló orosz hadseregnek összeköttetése biztosítása céljából barátságos úton vagy erőszakkal Oláhországot dominálnia kell, úgy röviden vázoltuk azon, az alig mult időből eléggé ismeretes tényt, hogy Oláhország Európától elhagyatva, kényszerülten Oroszország vasallusává válik annak keleti merényleteiben.

Azon esetben tehát, hogyha az osztrák-magyar monarchia, Oroszországnak a balkán félszigeten való terjeszkedését nem volna hajlandó továbbá nyugodtan nézni, úgy első sorban az orosz hadtestek Moldvába való betörését kell meggátolnia, illetőleg azoknak felvonulási vonalukat a Pruth mentén lesz kényszerítve ketté vágni. A mi az erdélyi Kárpátokra támaszkodva, a csata színhelyének a Moldva hercegségbe való áthelyezése által Jassy és Galacz között eszközölhető legbiztosabban. Ily értelemben hadi felállítás esetében, a bal szárny kétségkívül Csernoviczra, a jobb szárny pedig Galacz vagy Brailánál a Dunára támaszkodva, míg a centrum Jassynál lenne elhelyezve.

A bal szárnyra való felvonulását a leberg-csernovitzi vasut, a jobb szárny felállítását pedig a brassó-tömösi és másod-sorban a temesvár-orsova-bukaresti vonalok közvetítenék.

A marosvásárhely-tölgyes-jassyi vasutnak tehát azon leg-

fontosabb feladata maradna, hogy a centrumnak Erdély bástyáival való összeköttetését biztosítsa.

Ámbár hadászati képzett szakemberek nem vagyunk, de mint laikusoknak is erős meggyőződésünk, miszerint Oroszország keleti politikájára nézve a legvégzeteljesebb lépés az lenne, hogyha Ausztria-Magyarország, a mint azt legfontosabb érdekei követelik, Kis-Oláhországon keresztül a Feketetenger partjait, városait, Galaczt és Küstendzsét törekednék elérni, mi által Oroszországtól örök időre elzártnak az út Konstantinápolyba.

Ezt azonban a monarchia csak úgy érheti el, hogy ha egyrészt Romániával véd- és dacz-szövetséget köt, másrészt pedig, hogy ha Oroszországhoz legközelebb eső keleti határait kellően biztosítja, és közlekedési viszonyait oly állapotba helyezi, hogy a gyöngye román államot minden perczen gyorsan támogathatja esetleges támadások visszautasításában.

Azt hisszük, hogy annak minden tüzetesebb megvilágításától, hogy hazánk éjszakkéleti és keleti határán Lupkovtól egész Tömösig, a Kárpátokat átlépő ezen egyetlen vasutnak a fentebb jelzett esélyekben mily szerep jutna, eltekinthetünk, s itt még csak arra kívánunk figyelmeztetni, hogy nem csekélyebb fontossággal bír ezen vasut pusztán védelmi harcban is, miután a Maros völgyén egész Gyergyó-Tapolcaig végig vonulva, megközelíti a Tölgyes-, Békás- és Gyimes-szorosokat s így Erdély határait Románia felé az orsovai, tömösi összeköttetésekkel együtt kellően biztosítja esetleges támadások ellen.

A mi ezen vasut stratégiai használhatóságát illeti, arra nézve fel kell említenünk, hogy miután legnagyobb emelkedései 14^o/_o-nál nagyobbak nem lennének, ezen rendes forgalom mellett naponta mind a két irányban legalább 12—14 vonat, összesen tehát 24—28 vonat közlekedhetnék.

Ezen vonatok megterhelése 400 tonna elegysúlyt tehetne ki, minek számításba vétele mellett egy-egy vonat körülbelül 1000 embert, a 14 vonat pedig 14,000 embert, vagy ennek megfelelő katonai szállítmányt továbbithatna 24 óránként.

Rendkívüli esetekben azonban kettős vonatok indítása mellett, kis megfeszítéssel ezen vasut teljesítménye könnyen az előbb felhozottnak kétszeresére, azaz naponként mintegy 28,000 ember továbbítására volna fokozható.

A marosvásárhely-jassy-i vasut ezen szállítási képessége ellenében, a sziget-szucsavai vonal, tekintve, hogy mint már többször említettük, mintegy 30 kilométer hosszban 25^o-os emelkedéssel birna, 200 tonnánál nehezebb vonatokat továbbítani nem lévén képes, egy-egy vonattal legfeljebb 500 embert, vagy ennek megfelelő katonai terheket szállithatna.

Ezen vasuton emelkedési viszonyainál fogva naponta rendszer forgalom mellett minden irányban legfeljebb 10 vonat közlekedhetnék, s nagy erőmegfeszítés mellett a forgalom 10 kettős vonat indítására volna fokozható. Minek következtében ezen vonal szállítóképessége a fentebb említettek folytán naponta egyszerű vonatokkal 5000 ember és kettős vonatokkal legfeljebb 10,000 ember továbbítására szorítkoznék.

A marosvásárhely-tölgyes-szoros-jassy-i vasut építésének ezen fentebbi tanulmányunk folyamában fejtegetett anyagi indokai mellett még egy nem kevésbé fontos, ámbár nem annyira szembeötlő, úgyszólván szellemi indító oka is van. Ki vonná kétségbe, hogy minden életképes nemzet egyik legfőbb és legmagasztosabb feladata, a nemzetiségi szellem és azzal az összetartozás érzületének fejlesztése.

Önfentartás elleni merénylet volna azonban a meglévő nemzeti elemek elhanyagolása. Az idegen ajku nemzetiségek közé ékelt székelység fentartása már ezen szempontból is teljes mérvben kibívja az államböleselet meleg gondozását. De azon rendkívüli szerencsés körülménynél fogva, hogy a sors hazánk keleti határának legfontosabb részét, Erdélynek Oláhország felé nyíló szorosait, egy magyar faj őrzésére bizta, a magyar állam önfentartási kötelezettségévé vált mindent elkövetni, hogy ezen megbízható határ-őrsemek az idegen ajku nemzetiségek hullámai között el ne merüljenek, hogy azok szaporodva és anyagilag gyarapodva eléggé megerősödjenek, hogy a közös haza által reájuk bizott magasztos hivatásnak mindenkor erős kézzel és szívós kitartással megfelelni tudjanak.

Kétségbe vonhatatlan, hogy a modern állami élet átalakulásaiban a vasutaknak a távolságok elenyészítése által, az állami, valamint társadalmi életbe mélyen bevágó azon hatása lett, miszerint azon körülménynél fogva, hogy a haza legtávolabbi

vidékei és az állam politikai életét szabályozó és annak irányt adó központjával, az év bármely szakában, biztosan és gyorsan érintkezhetnek, a partikularistikus helyi patriotismus megszűnt s helyébe mindinkább előtérbe lépett az egyetemes közhaza fogalma.

Alig tévedünk, hogy ha azon állítást koczkáztatjuk, mikép a német birodalom létesülésénél, az egyesülési eszme keresztülvitele, valamint elterjesztésénél a német vasuti hálózatnak nagy szerepe volt, s a közlekedési eszközök jelenlegi kifejlődése nélkül Németország még sokáig a duodez fejedelemségek igáinak örvendett volna.

Az összetartozás érzülete természetsszerűleg folyik azon megnyugtató biztosságból, mikép az állam legtávolabbi vidékei egyaránt élvezhetik az államnak a közbiztonságra és anyagi jólétre fordított intézkedéseit. Az összhaza iránti fogalmat emeli az a meggyőződés, miszerint abban nemcsak a jóakarát van meg, hogy polgárait és vagyonukat megóvjá, hanem hogy erre célzó rendelkezéseit gyorsan és biztosan végre is tudja hajtani. Ez az érzés teszi büszkévé az angol és amerikai alattvalót is, ki jól tudja, hogy a világ legtávolabbi tengereiben, a hová csak államaik lobogói elvitorláznak, biztosan hajthatják fejüket nyugalomra. És az alattvalóik érdekében kifejthető ezen hatalmat az említett államok, közlekedési eszközeik nagyszerű kifejlődésének köszönhetik.

Mindezeknek előadásával csak azt akartuk kellő világitásba helyezni, hogy a tanulmányunk tárgyát képező vasut — miután az, a marosvölgyén a Székelyföld nagy részén vonul végig — az előadottak nyomán, a magyar faj egyik legéletrevalóbb, oly sok század küzdelmei után eredeti jellemét még mindig sértetlenül fentartott törzsét volna hivatva a közös hazához szorosabban fűzni.

Mig ezen vonal a Székelyföldet egyrészt szorosabb összefüggésbe hozná a Szent István korona többi területeivel, addig annak Oláhországgal való élénk összeköttetését is előmozdítva, iparát és kereskedelmét emelné.

Kétségbevonhatatlan, hogy ezen vasut kiépültével a Székelyföld jóléte emelkedvén, megszűnnék azoknak Oláhországba való

kivándorlása, s megszűnnének a székelyek kitelepítésére vonatkozó czélzatok, melyeket, tekintve a székelyek szűkebb hazájukhoz való ragaszkodásukat, sikereseknek soha sem tarthattunk, s melyeket a magyar állam érdekében, figyelembe véve, miszerint ez által a határokon csak a megbízhatlan elemek kiterjedését mozdítanánk elő, tanácsosnak el nem ismerhetünk.

Ilynemű állami tekintetek a sziget-szucsavai vasut kiépítésére nem buzdítanak, miután a magyar elem utolsó szálai M.-Szigetnél végleg megszakadnak, s ezen vasut a szűk, vad és néptelen Vissó völgyén vonulna végig, ennek ritka népessége sem gazdászattal, sem kellő, még csak kezdetleges iparral sem bírván, az államtól oly áldozatok hozatalát, mint ezen vasut építése, jogosan nem kívánhatja.

Azon meggyőződéssel zárjuk be a marosvásárhely-tölgyeszoros-jassy-i vasut építésének a sziget-szucsavai vasut-csatlakozás létesítése feletti előnyeiről fejtegetéseinket, miszerint ezen legutóbb felemlített indok, állami tekintetkből nem csekélyebb fontossággal bír, mint az előző pontokban felsorolt pusztán anyagi érdekű okok.

Mielőtt ezen vasut viszonyainak és körülményeinek további indokolását végleg befejeznénk, tekintve a legutóbbi napokban felmerült ugynevezett szamosvölgyi vasut kérdését, fel kell említenünk, miszerint meg van annak lehetősége, hogy a budapest-jassy-odessai csatlakozás létesítése ezen vasut felhasználásával eszközöltessék.

Részletes tanulmányoktól függ azonban annak megállapítása, hogy egyrészt ezen Mikeházáig a Szamos s innen tovább a Sajó és Besztercze völgyében haladó vonal, a Besztercze és Dorna patak között a tenger szine felett mintegy 1200 méter magasságban fekvő vízvázasztót mikép lépi át, míg másrészt, hogy nem kell-e attól tartani, mikép ezen vonal építésénél bejutunk ismét Bukovinába, illetőleg osztrák területre, a mit pedig, a mint ezen tanulmány folyamában iparkodtunk bizonyítani, minden áron ki kell kerülnünk, nehogy az egész vonal építése ez által függővé tétessék.

A mi ezen vasut további menetét illeti, megjegyezzük, miszerint ez az oláh területen az Aranyos Besztercze völgyében folytatván utját, Bisztricioavánál bele szakadna a marosvásár-

hely-tölgyes-jassy-i vasut előrelátható nyomába. Miért is sem hossza, sem általános jellege nem térne tetemesen el a fentebb fejtegetett vonalétól.

A marosvásárhely-tölgyesszoros-jassy-i vasut ezen ismeretése után közvetlenül felmerül a kérdés, vajjon mikép építtessék ez a vonal és remélhető-e, hogy Románia beleegyezik annak kivitelébe?

Mint már ezen vasut jellemzésénél láttuk, ennek főfeladata a déloroszországi és ezzel az ázsiai persa forgalom nyugat felé irányuló részének megszerzése, valamint kiviteli czikkeinknek továbbítása lévén, ezen czélszatokban csakis a leberg-jassy-i és az odessa-podwolesiskai vasutakkal fog osztakozni, illetőleg azoktól a jelzett relatiókban a forgalmat el fogja vonni. Miután ebben a forgalomban Oláhország sem közvetlenül, sem közvetve érdekelve nincsen, nem tarthatunk attól, hogy az, a kérdésben forgó vasut építését meggátolni akarná. Nem tagadható azonban, hogy Romániának ezen vasut létesítésében sincsen sok érdeke, miért nem is várhatjuk tőle, hogy ez irányban túlságos előzékeny legyen.

Ellenben kétségtelen, hogy az osztrák-magyar monarchiának az oláh fejedelemséggel való többféle érdek-közösségénél fogva diplomatai úton sikerülend ezt engedményekre birni akkor, midőn a fejedelemség károkat nem szenved.

A mi a felvetett kérdés másodikát illeti, arra nézve a maros-vásárhely-jassy-i vasut közös pálya jellege felel meg legbiztosabban. Ezen pálya két állam területén vonulván át, annak építését és üzemét természetesen csak egy, mind a két államban engedélylyel bíró magántársulat hajthatja végre. A mi nem zárná ki, hogy a magyar állam befolyásának biztosítása czéljából a részvényeknek egy részét megtartsa.

Végül czélszerűnek tartanók azon esetben, hogy ha ezen vasut tényleg létrejönne, a m. k. államvasutak keleti vonala 60 kilométer hosszú kocsárd-marosvásárhelyi szakaszának a maros-vásárhely-jassy-i vasuttársaság birtokába való átengedését.

A mint tanulmányunk bevezetésében kiemeltük, jelen fejtegetéseinkkel azon illusiókat akartuk eloszlatni, mikép vasuthálózatunk keleti csatlakozásainak kiegészítésére nézve a sziget-szucsavai vasut kiépítése lenne az egyedüli megoldás.

Figyelmeztetni kívántunk ennek egyes, esetleg leküzdhetlen nehézségeire, s egyúttal kötelezve tartottuk magunkat a mérvadó körök és a közvélemény figyelmét egy eddig tekintetbe nem vett s nézetünk szerint amannál czélszerűbb, olcsóbb és jövedelmezőbb keleti csatlakozás kérdésére felhívni.

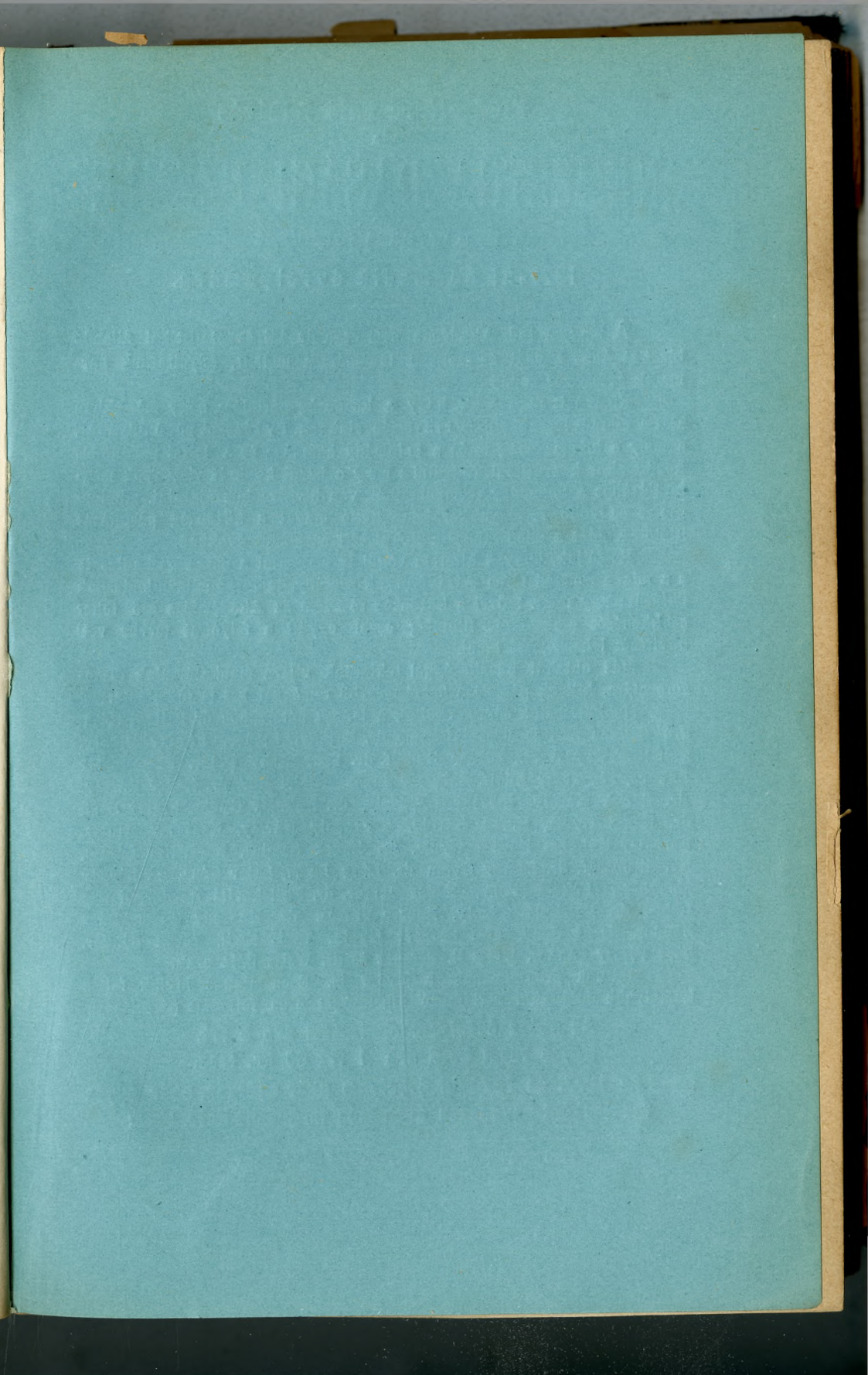
Hogy mennyire sikerült véleményünk kifejtése, mennyiben győztük meg az olvasót kutatásaink eredményének helyességéről, ezt nyugodtan a szakbírálatra bizzuk. Bármikép üssön is annak ítélete ki, tökéletes kárpótlást lelünk abban, hogy ha sikerült ezen két vasut építésének kérdését megindítani és ha sikerült a közvélemény érdeklődését a marosvásárhelyi-tölgyes-szoros-jassy-i vasut iránt felkölteni.

Jól tudjuk, hogy Magyarország anyagi helyzete jelenleg nem olyan, mikép egyelőre akár az egyik, akár a másik vonal kiépítése létesíthető volna; czélunk egyelőre, hogy meggátoljuk azt, miszerint ezen rendkívüli fontos csatlakozás kérdése egyoldalúlag döntessék el.

Végül azon reményünknek adunk kifejezést, hogy mielőtt ezen két vasut érdemleges összehasonlítása eszközöltetnék, mind a kettő részletes tanulmány tárgyát fogja képezni.

THALY EMIL.

Dr. BALLAGI GÉZA



Előfizetésre való felhívás

A

„NEMZETGAZDASÁGI SZEMLE“

évnegyedes folyóirat

1879 - ki harmadik évfolyamára.

A magyar tud. Akadémia nemzetgazdasági és statisztikai állandó bizottságának anyagi és szellemi támogatása mellett, folyóiratunk harmadik évfolyamába lép.

Nincs mit tagadnunk, hogy a közönség pártolása nagy mértékben alatta maradt legszűkebb mérvű reményeinknek. Ily hézagot pótló folyóirat, a mely a közigazdaság terén a tudomány haladása és a hazai művelődés között akár közvetítőül szolgálni s mely a hazai konkrét viszonyok megbirálásához a tudomány szempontjából van hivatva hozzájárulni, mindenestre nagyobb reményekkel kecseltette magát a közönség pártolását illetőleg, mint a minő tapasztalatokat tett az elmúlt években.

Reméljük, hogy a kitarítás végül is megtermi a maga gyümölcsét s a mint a szellemi téren már is érezzük szerény, de buzgó munkálkodásunk hatását: úgy fogja idővel a közönség részvéte az Akadémiára eső teher esökkenését eszközözlni, illetőleg ezzel együtt a folyóirat tervbe vett bővítését lehetőségessé tenni.

Más oldalról büszkeséggel tekintünk vissza munkatársaink díszes sorozatára, kiknek pártolása legvérmesebb reményeinket is túlhaladta.

Munkatársaink sorában voltak a lefolyt két évben: dr. Ballagi Géza, gróf Bethlen András, Borszéki Soma, dr. Darányi Ignác, Dékány Mihály, gróf Desseffy Aurél, Dobner Rudolf, dr. Dobránszky Péter, Eisenstädter Lukács, Fenyvessy Adolf, Galgóczy János, Gelléri Mór, dr. Haller Károly, dr. Herich Károly, Hieronymi Károly, dr. Kakuja Gyula, Kállay Béni, dr. Kautz Gyula, Keleti Károly, Kerkapoly Károly, Kenessey Albert, Kenessey Kálmán, Kovács Gyula, dr. Konek Sándor, Korizmiés László, Körösi József, dr. Láncey Gyula, dr. Láng Lajos, Lator Géza, gr. Lónyay Menyhért, Lukács Béla, Máday Izidor, dr. Matlekovits Sándor, Mándy Lajos, dr. Mandelló Károly, Maurer Vilmos, dr. Mudrony Soma, Rácz Sándor, Szabó Jenő, gróf Szapáry Gyula, Thaly Emil, Török Sándor, báró Vécsy Sándor, Weisz B. Ferenc és dr. Weisz Béla urak.

Multunk programmunk a jövőre is. Ezen alapon hívjuk fel a komolyabb dolgokkal foglalkozó közönséget ezen folyóirat pártolására.

Az egész évfolyam előfizetési ára 5 frt.

Egyes füzet bolti ára 1 frt 60 kr. lesz.

== Az 1877. és 1878-iki évfolyam akár egészen, akár egyes füzetenként ugyanezen áron még megrendelhető. ==

