

Politikai
röpiratok

108.



108
873

KÖZLEKEDÉSI VISZONYOK

MAGYARORSZÁGBAN.

IRTA

ÁRON EDE,

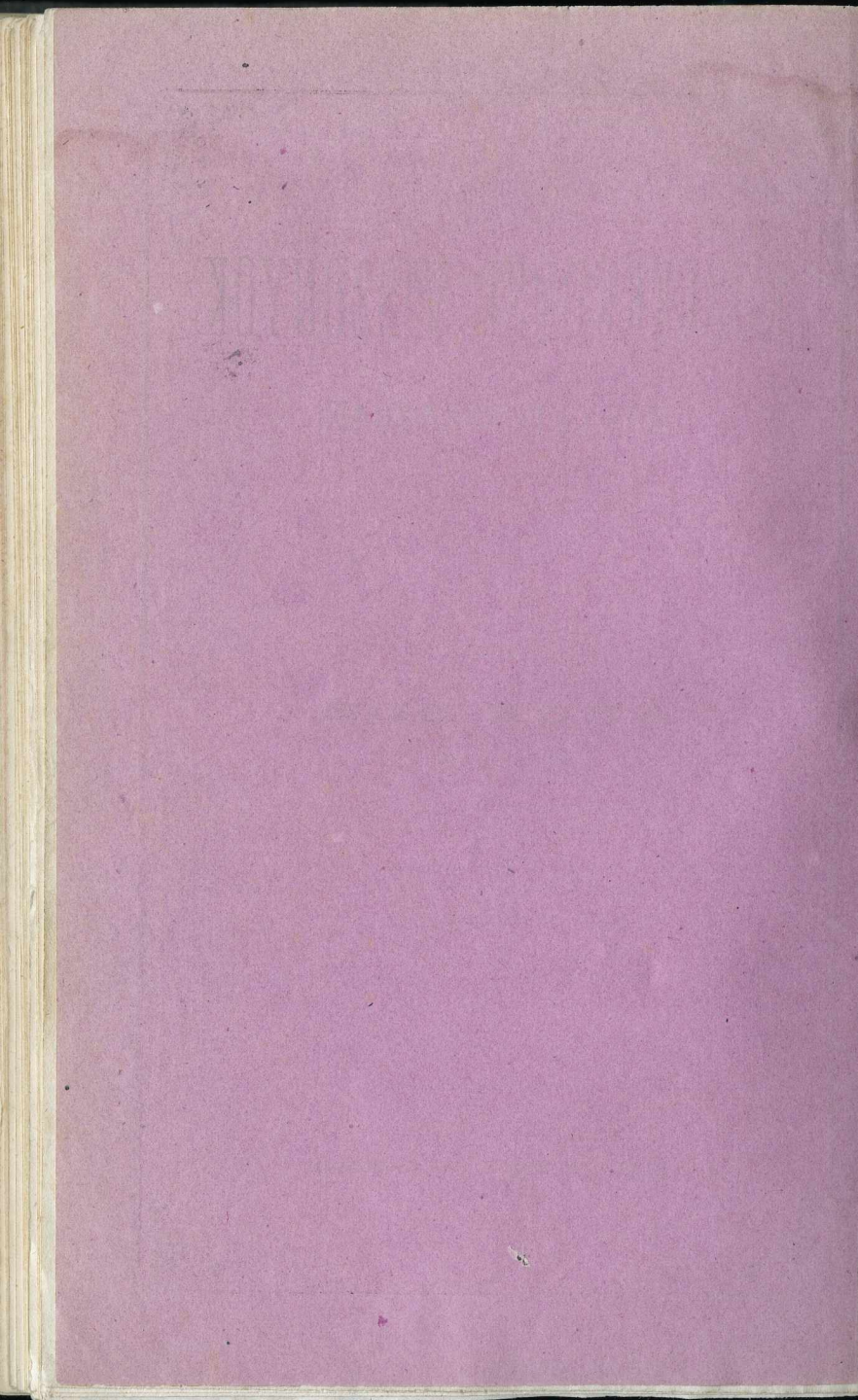
NEMZETGAZDA.

11.



PEST, 1870.

BARTALITS IMRE KÖNYVNYOMDÁJA.



KÖZLEKEDÉSI VISZONYOK

MAGYARORSZÁGBAN.

IRTA

ÁRON EDE,

NEMZETGAZDA ÉS A M. KIR. ÁLLAMVASUTAKNÁL OSZTÁLY-FŐNÖK.

PEST, 1870.

BARTALITS IMRE KÖNYVNYOMDÁJA.

Dr BALLAGI GÉZA.

A közlekedési viszonyok Magyarorszáiban.

Hogy egy ország jóléte megalapíthatassék, első kötelessége kormányának azon eszközöket felkeresni, melyek által lehetségessé válják terményeinek megfelelő piacokat nyitni, hogy azok ott elárúsíthatassanak; — ezen cél elérése tekintetéből közlekedési intézetekre van szükség, mert csakis ezek által fog az ország örvendhetni biztos és terjedelmes kereskedésnek.

Azonban sajnos, — az áldott és terménydús Magyarország nemcsak vasutakban szegény még most is, hanem a kereskedelem ütereit képező országos folyóink járművek hiányában vannak, és különösen kisebb, sekély folyóink hajózására hiányozván az alkalmas járművek, úgy a jó karban levő és használható országutak, nemkülönben a vasutakkal és hajókázható folyókkal összeköttetések, — ezen elvitázhatlan ténykörülmények mindegyike a kereskedelem és ipar fejlődésére nyomasztó hatást gyakorol.

Mikép is lehessen épen a legfontosabb közvetítő emeltyük hiányában, melyek nélkül a kereskedelemnek csak pangni kell, egy ország nemzeti jólétét — daczára hogy az keresett terményekkel van megáldva és fekvése kedvező, általában emelni, és azt tartósan, mindinkább emelkedve, fentartani?

A közlekedési minister ur ő excellenciája által 1868. febr. 23-án ő Felsége apostoli Királyunkhoz és Urunkhoz tett felterjesztésből ítélve, leghőbb kívánsága a magyar kormánynak, nemcsak Magyar- hanem a Sz.-István koroná-

jához tartozó többi országoknak is az európai államok között oly állást kivívni, mint azt minden más mivelőképes ország méltán és jogosan megkívánhatja sőt követelheti; — hogy a szó szoros értelmében ezt kívánja a magas kormány, gyanítani vélem a fentemlitett, előterjesztvény következő, s épen itt különös hangsúllyal bíró szavakból. Abban t. i. ez mondatik:

„Az ut, melyen e magasztos cél elérhető, egyszerű és ismeretes; ez a haladás útja; haladás az anyagi és haladás a szellemi fejlődésben“ — tovább pedig ez mondatik: „Mindenekelőtt államjogi és társadalmi viszonyainkat kell tisztába hoznunk, mert első sorban épen anyagi jólétünk megszilárdítása az, mely iparkodásunknak az irányt előírja.“

A kereskedelem, az ipar, és azokkal karöltve az anyagi jólét, csak oly országokban emelkedhetnek, hol a munka szabad, a társítás közhasznú célokra biztosítva van, s hol egyszersmind a közlekedési eszközök a lehető legmagasabb fokra fejlődtek és tökéletesítettek.

A nemzetgazdászati csak úgy fejlődhetik kedvezőleg, ha annak alapkövét szabadság úgy élet és vagyon biztonság képezik. Mennél gyengébb egy népnek gazdasági ereje, annál erősebbnek és behatóbbnak kell lenni a biztonságának, és védelemnek az állam részéről, — míg ellenben mennél fejlődöttebbek és mennél erősebb öntudatuk egy állam gazdasági viszonyai, annál inkább bocsáthatja azokat a kormány saját természetes fejlődésüknek. Biztonságra egyébiránt minden népnek gazdasági viszonyainál fogva szüksége van minden körülmények között. — Azon állam, mely saját polgárainak és az őt meglátogató külföldi kereskedőknek és üzemeknek állásuk tekintetbe vétele nélkül tökéletes biztonságot nyújtani nem képes, hasonló körülmények között mindig túl fog szárnyaltatni más államok által, melyek nagyobb biztonságot adhatnak. Se szerint egy állam

törvényhozása s a törvények kezelése és alkalmazása mindenkor visszahat annak nemzetgazdászati viszonyaira is. Mert kétségtelen az, hogy a nemzetgazdaság a mezei gazdaságot, az erdőgazdaság pedig a bányászatot és a kereskedelmet foglalja magában, valamint el kell viszont ismerni azt, hogy a bányászatnak az erdőgazdaságra és a nagykereskedelemre van szüksége valamint a megfelelő tőkékre, hogy azokat előnnyel üzni lehessen, mely utóbbi épen úgy kívánatos a mezei gazdaságnak mint az iparnak is. Az ipart azonban nevezetesebb tőkék nélkül is lehet üzni, míg ellenben azok a bányászatnál, az erdőgazdaságnál és több kereskedelmi üzleteknél tőkéletesen nélkülözhetlenek.

Ezen nézetet minden állam kormányának, különösen olyannak, melynek mivelődése még csak fejlődésben van, igénykép kell tekintenie arra nézve, hogy a mezőgazdaságot és ipart oly törvények alá helyezze, melyek azokat megvédik és a csekélyebb tehetségű osztályoknak is lehetővé teszik hogy azok a versenyt a nagy pénztözsérekkel is kiállhassák.

Hogy egy ország anyagi jóléte biztosan emelkedhesék, ahoz mindenesetre egy főtényező a piac, mely ismét a közlekedéstől függ.

Nem szabad elfelejtenünk, hogy a helyi vásár egyes árucikkekre nézve oly árakat szab meg, melyek a piacra hozott áruk s azok kelendősége szerint határozatnak meg, mi által némely árucikk a természetes áron felül fizettetik. Hogy tehát az áruk természetes árát meghatározni lehessen, a tőkét kell szamítani, melybe a nyers anyag kerül, továbbá a munkát, és végre a szállítási költségeket a piacig, méltányos azonban, hogy a kereskedő fáradsága és szorgalma is ezenkívül mérsékelt jutalomban részesüljön.

Ha valamellyik árucikk a vásáron nincs elegendő mennyiségben képviselve s a helyi kívánalmakat ki nem

elégíti, akkor természetes, hogy abban nem részesülhet mindenki, ki érette a természetes árt megfizetni kész volna, mi által a cikk ára szükségkép emelkedik. — Ellenkezőleg pedig, ha az árucikk mennyisége túlhaladja a szükségletet vagy kérdezősködéseket, akkor azt mind el lehet adni a természetes árért. Ekkor azonban az előrelátó kereskedő csak annyit ad el ezen árucikkéből, a mennyiben épen pénzre van szüksége üzlete folytatására, és azt is csak azon reményben, hogy a veszteséget, illetőleg az elmaradott nyereséget jobb alkalommal annak idejében helyre fogja hozhatni. A külső forgalomban azonban másképp áll a dolog, mert ott a biztos vásár nagy válogatást nyújt.

Magyarországban leginkább a gabonakereskedés szerepel, melyről Smith helyesen jegyzi meg, hogy az 4 különböző ágazatra oszlik, melyek ugyanegy és ugyanazon személy által üzemeltethetnek, lényegükben azonban egymástól egészen különböznek. Ezek: 1. A belföldi kereskedő üzlete. 2. a belföldi fogyasztásra külföldről szállító kereskedő üzlete. 3. A belföldi gabonát külföldi fogyasztásra szállító kereskedő üzlete, s végre 4. a közvetítő kereskedő üzlete.

Mindezen kereskedelmi ágazatok támogatása főleg a közlekedési eszközöktől függ, mert csak is azok gyakorolnak magára a cikk árára oly üdvös hatást, hogy áruk, melyek különben a kiállítás árát is alig vagy talán még azt sem eredményeznék — melyek között nyers anyagaink első sorban állanak — lényegesen emelkednek s a termeszítő szorgalmát és költségeit dúsán megfizetik.

Azonban a reményt elvesztenünk nem szabad, habár a borult politikai láthatár, s a közjó érdemében teendő intézkedések tetteles kivitele körül tanúsított közönyösség és lanyhaság a jövőre nézve semmi biztosságot sem engednek jósolni, és pedig annál kevésbé, mert ha például Angol-

országot s a nagy amerikai köztársaságot tekintjük, melyek oly nagy és hasznos műveket léptetnek életbe, valóban lehangolva kell érezni magunkat, habár ezen államokat csak példakép hoztam is fel, s azokkal mi nem versenyezhetünk — és szükségkép feljajdulunk: fogunk-e mi valaha ily műveket felmutatni tudni? Azt az egek tudják!

Mi történt Magyarországon és Erdélyben, mely országok azzá válhattak volna Kelet-Europa részére, mivé a világnak volt Angolhon.

Magyarország, különféle mívelési ágazatainál fogva u. m. szántóföldekből, rétekből, erdőkből, legelőkből stb. 36.737,000 hold földterületet képez holdankint 1600 □ ölével, mely a catastralis becslés szerint 100.779,850 frt tiszta jövedelmet képez.

Erdély ellenben 8.662,700 □ öl földterületet képezvén 1600 □ öllel számítva 40.187,000 frt tiszta jövedelemre becsültetett.

És milyen közlekedési eszközöket, melyek hatást gyakorolhatnának a nemzetgazdaság fejlődésére és emelkedésére — képesek Magyar- és Erdélyország felmutatni igen kevesek kivételével? Egy ország jólétének valódi megalapítása és emelkedése tehát csak a kiterjedett világkereskedésben és közlekedésben található fel, hogy pedig azt elérni lehessen, a szárazföld a tengerekkel utak által összekötendő, ezen utakon azonban ne karavánokat, vagy egyéb lassan haladó teherszállító szekereket lássunk, hanem gőzmozdonyokat.

A magyar állam feladatává vált a tengert vasutak által az országgal összekötni, folyamokon és folyókon hajókat építeni, s ez által az ugynevezett szárazföldi kereskedést nemesbitvén s biztosítván, azt feléleszteni.

Tudjuk ugyan, hogy utóbbi időben vasut építésekre nem kevés engedélyek adattak ki, de valjon az engedélye-

ket nyert egyének vagy társulatok ezélt érnek e biztosan vagy sem? arra az idő fog felelni, — mert már az előmunkálatok oly lassu megkezdése és a vasut építések még lassubb kivitele meggyőződttet minket arról, hogy a fentebb hivatkozott országok ellenében azok mögött igen messze elmaradtunk; és mi ennek az oka?

A legtöbb esetben erre abban fogjuk a választ találni, hogy a tetteges kivitelre mindig csak a pénz hiányzik, mi onnan is kiderül, hogy a vállalatok nagyobb része idegen tőkékre támaszkodik.

Igen szükséges volna valóban, hogy sokan, kik a nemzetiséggel kívánnak tömjéneztetni magoknak, előbb a hazafiasság kötelességeit ismerjék fel tőkéletesen, s úgy magok, mint a kormány érdekében ez irányban bizonyítékokat adjanak.

Angolhon és Belgium, mely országokra annyiszor hivatkoztunk, — ha valami vállalatot létesíteni akarnak — nem keresnek idegen tőkét, hanem azt megtalálják s ez előtt is megtalálták mindig saját országaikban, s azt kiterjedett és biztos kereskedésük által maguknak megszerezni tudják.

Távol legyen tőlem az angol „Rente“-rendszer mellett szót emelni, vagy az agionak gazdag és fényes napokat szerezni, épen úgy szinte nem szándékom az uzsorás részvénykereskedést pártolni, vagy kipuhatolni azon eszközöket, melyek által az állam jóléte a pénzárfjegyzék szerint ítéltető meg, hol a nép kizsai olása a legfőbb teendő. Ne a particularismus, hanem azon magasztos vezényszme legyen utmutatónk, hogy Magyarország és mellékországai érdekeit a világforgalommal bölesen és jótékonyan összekötve, a mennyire csak lehet minden vállalatnál a nemzeti tőkét vegyük tekintetbe.

Főleg pedig Angolországgal kell kereskedelmi ösz-

szeköttetésekét keresnünk, hogy ott is biztosithassunk vásárt nyers terményeinknek.

Angolhonba évenként körülbelül következő mennyiségben vitetnek be termények, u. m :

Gabona	mérő	9.000,000
Liszt	mázsa	6.000,000
Len	„	1.500,000
Nyers kender	„	900,000
Nyers és cserjézett bőrök	„	600,000
Zsir	„	400,000
Salétrom	„	600,000
Kender és lenmag	mérő	800,000
Nyers és elkészített selyem	mázsa	700
Repezemag	mérő	80,000
Birka-, bárány- és kecskebőrök nyers és cserjézett állapotban	darab	2.600,000
Dohány és szivarok	mázsa	360,000
Bor	akó	80,000
Gyapju	mázsa	700,000

Hogy a nemzeti érdekek ne csak egyoldalulag véteszenek tekintetbe, ajánlandó volna, miszerint a vasutak fővonalai, melyek országainkat részint egymás között, részint pedig honunkat azon országgal, melyre vagy mely által terményeinket és egyéb kézműzeti áruinkat a vásárra szállítani szándékozunk, összeköttessenek; ezen vonalak nem egyes emberek nézete szerint volnának meghatározandók, hanem szakférfiakból, u. m. kereskedőkből, nemzetgazdászokból, mezeti gazdászokból, gyárnokokból stb. kellene bizottmányt alakítani, s annak minden lehető adatkot nyújtani, hogy alkalma legyen a körülményeket különösen tanulmányozni s azok szerint a vasuti fővonalakat meghatározhatni, s ezeknek kellene azután zsinórmértékül

szolgálni a kivitelnél, mely vagy az állam, vagy pedig vállalkozók által volna eszközendő.

Evvel nem szándékom az Angolhonban létező szokást támogatni, mely tisztán a parlamenti tagokból összeállított bizottmány önkényétől függ és ezek jogosítvák egy új vonal kivitele felett határozni, mely eljárásnál a legnagyobb önkény van napirenden.

Ha egyébiránt valaki tudomást kíván szerezni magának, az engedélyek megadása körüli eljárásról, szíveskedjék a vasuti központi lapot 6. sz. alatt 1866. február 10-kéről olvasni, melyben e czim alatt: „Visszatekintés a vasuti törvényhozásra 1865-ről“ Angolhont illetőleg, a kívántakat meg fogja találni.

Egy ország vasuthálózatának meghatározásánál, hol nem helyi-, hanem világforgalom teremtése van szóban, — különösen a fővonalok megállapításánál első sorban a nemzetgazdászati érdekek veendőik tekintetbe, s ennél fogva a gazdasági ipar- és kereskedelmi tényezőknek nem szabad stratégikus (hadászati) céloktól függniök, vagy utóbbiaknak alávetve lenniök s tisztán azok után indulniök, mert a hadviseléssel összekötött védintézetek vagy tőkéket vonnak el és biztos pénzértéket az államháztartásban nem képviselnek, és ezek nem csak hogy nem kamatoznak, hanem fentartásukra évről-évre tőkéket is kell fordítani, mert mennél nagyobb a védmű, annál többre rugnak annak évenkénti fentartási költségei.

Mindamellett el kell ismerni a stratégikus erőök szükségességét is; — ezekhez azonban sok pénz kívántatik, — pénzt pedig csak úgy adhatnak hozzá a hon polgárai, ha alkalmuk nyílik azt, a mit értelmiséggel és szorgalommal természetnek vagy készítenek, fáradságuk utáni nyereséménnyel eladhatni.

Egy ország sem fogja bizonyára a hadászati tekinteteket és célokat a nemzetgazdasági érdekeknek eleibe tenni, mert a hol elvben csak elsőbbség nyernének előnyt, ott a szegénységnek óriási léptekkel kell növekednie.

Hogy a közlekedési utaknak természetellenes különbözőféle görbületeket képező vonalakra szorítása az országnak előnyére nem válik, az kétséget nem szenved; elvben felállítandó tehát, hogy egy vasuti hálózat a nagy közlekedést csak a legrövidebb vonalok által kösse össze a főpiacokkal, mert csak ezen alapon biztosíthatunk magunknak megfelelő forgalmat, mely által jó és nem hamisított áruinknak tartós világpiacot teremtünk.

A mellékvonalak meghatározásánál jelenleg nem volna azon elv felállítandó, hogy a fenálló vízi közlekedési eszközök irányában — ha az éppen sürgősen szükséges nem volna — egy erős verseny képeztessék, hanem ezen mellékvonalakat, a mennyire lehetséges összeköttetésbe kellene hozni a hajózással a közös cél elérésének elősegítésére; a főbb folyókon kívül az ország kisebb folyóit is hajókázhatókká kellene tenni, s ezek azután a vasutakkal egyetemben egymást támogatva, úgy a jó utakkal, melyeket részint még teremtenünk, részint a meglévőket javítanunk kellene, az ország termesztésére nézve jótékony hatást gyakorolnának s annak érdekeit előmozdítanák.

De sajnos, a jelenlegi vérmes izgatottság mellett melylyel mindenki csak vasutat építeni törekszik, a víz építészeti egészen elhanyagoltatik, pedig éppen a mező- és erdőgazdaság, valamint a bányászat a tömeges szállítást nem nélkülözhetvén, ezen szállítások a vízen sokkal célszerűbben eszközöltetnek, mint a vasuton, mert nem szabad elfelejtenünk, hogy a vasutaknál van egy bizonyos olcsóság, melyen azoknak a nélkül, hogy tetemes kárt ne szenvednének, teltetniök nem szabad, s éppen ezen batár az,

melynek elérésekor a vízeni szállítás még csak akkor indul virágzásnak, és bátran ki lehet mondani, hogy a közlekedés célja csak akkor van tökéletesen elérve, ha minden vasúthoz mintegy kiegészítésül egy vízi út is járul, mely azon szállítmányokat veszi át, melyeket a vasut az ő viteláraival szállítani nem képes.

Nem az a fődolog, hogy magánérdekek elősegíttessenek és emeltessenek, hanem azon magasztos cél elérésére kell törekednünk, hogy a közérdek megszilárdittassék és elősegíttessék.

Hogy melyik rendszer vezéreljen bennünket vasutak építésénél, az angol-e vagy a belga? az csakis az ország körülményeitől függ; részemről a belga rendszert pártolom, mert Belgium a vasuti rendszernél felismerte az ország érdekeit, t. i. azt, hogy a vasutak építését nem kizárólagosan magánosoknak adta át, és a belga kormány volt az első, mely egy szárazföldi vasuti hálózatot egy 1834-ben kelt kormányrendelet folytán megalapított és az állam költségein kiépített s ezáltal oly előnyökben részesíté az országot, melyben azt csak jól rendezett utak részesíthetik.

Hogy saját honunknak vasutak és hajókázható folyók által biztos, nem pedig képzelt nyereség biztosítsák, legalább a fővonalok, melyek az országokat egymással összekötvén azokon átvezetnek, vagy pedig tengeri kereskedői helyekhez csatlakoznak, az állam költségén volnának kiépítendő, s ha erre — becsületes és tökéletes szakértő — ügyes vezetők, bármely nemzetiséghez tartoznak is, csak jelenleg magyarországi polgárok legyenek, találtnak, mi kétséget nem szenved; ha tehát ily férfiaknak meghatározott fizetéseiken felül a tiszta jövedelemből egy bizonyos rész biztosíttatnék; ily férfinak azonban vezetésére kellene bizni felelőség alatt az egész üzletet

saját belátása szerint a nélkül, hogy az — egy szakavatott ellenőrt kivéve — gyámság alá helyezettnek, ez azért szükséges, mert némelykor egy órától függ egy üzlet létesítése, egy nagykereskedő vagy általában az üzér nem várhat hetekig vagy hónapokig az engedélyre felsőbb helyről.

Ily országos intézetet semmi feltétel alatt sem volna szabad képteleneket hivatallal ellátó intézetté lealjasítani, épen úgy nem volna szabad avval összekötni lenni egyesek részére hasznot hajtó előnyöknek, hanem annak a szó szoros értelmében csak az államra nézve kellene jövedelmezőnek és hasznosnak lenni; — ha ez alapon létesítenek államvasutak, azok bizonyára inkább fogják szaporítani az állam jövedelmeit, mint olyanok, a melyeknél a nehézkes államszervezet mellett még a legtöbb és leglényegesebb állomások is oly egyének által töltetnek be, kik felemeltetésüket nem tudományuknak vagy szakavatottságuknak, hanem tisztán csak magas pártfogóiknak köszönhetik.

Egy jó hírnevű vállalat, mely jövedelmezőségére nézve kedvező tényezőket és adatokat mutathat föl — ha az állam pénzviszonyai épen kívánnák jobban értékesíthető, mint ha az alig életbe léptetve vagy üzletét alig megkezdve adatik el.

Talán azt jegyezhetné meg erre valaki, hogy a kormánynak üzérkedésekbe bocsátkoznia nem szabad. A közlekedés oly országokban, mint Magyar-, Erdély-, Horvát-, Tótországok stb. még most nem állhat közvetlen üzérkedési alapon, mert annak tárgyait kormányintézetnek kell tekinteni, mert valamint országutakat (melyekben igen érezhető hiányunk van) újakat kell építenünk és a már fenállókat jókarban tartanunk, hogy terményeinket a piacokra szállithassuk, épen úgy jelenleg már vasutak és

hajókázható folyók egy ország mulhatlan szükségletei közé tartoznak, — és úgy hiszszük, elégséges lesz azon tényt felemlíteni, hogy nincsen Európában jelenleg egy állam sem, mely minden lehető eszközöket fel ne használna az ország vagy birodalma mivélésére; — már maga ezen öntudat is tehát, úgy hiszszük, elégséges arra, hogy tétlenségünkben felébredjünk.

Ha a czélnak megfelelő közlekedési eszközök tulajdon korlátlan birtokában vagyunk, az országgyűlés szakférfiak véleményei alapján a közlekedési és szükségleti viszonyokhoz, valamint a kereskedelmi összeköttetésekhez mérve a vitelár tételekre is jótékony hatást gyakorolhat. Ha a szabadelvű és méltányos rendszert akarnók országunk javára kiaknázni és az államvasutak kezelését ezen alapra fektetni, akkor bizonyára nem volna nehéz oly tényezőket találni és megalapítani, melyek éppen nem haszonlesők. Igaz ugyan, hogy míg pénzügyminiszterek léteznek, kiknek az évi költségvetés mindannyiszor új meg új zavart okoz, hogy ezen költségek fedezésére a megkívánt bevételeket kiteremthessék, mindaddig a nemzeti javadalmak önzéstelen kezelése csak képzelődés!

A vasutak pénzügyi érdekei gyakran merőben ellenkeznek a nép kereskedelmi érdekeivel, melyek felett vasuti vállalkozónak részrehajlatlanul itélni nem lehet.

Vasutak engedélyezésénél ugyanazon nehézségek lépnek előtérbe, melyek a gyors fejlődésnek és a jövedelmezőségnek nem kevésbé állnak útjokban, mert nem csak a helyi érdekek veendőek itt különlegesen tekintetbe, hanem a kereskedelmi és belügyi minisztereknek is eleget kell tenni, míg a hadügyminiszter követelése mai napság különösen érvényesítendőek, mert nem lehet tagadni, hogy a katonai burokratia fantáziája és pedig gyakran csak eszményileg létező nehézségek előgördítésében igen termékeny.

Igaz ugyan, hogy magánvasuti vállalatok mindig egy ugynevezett természetes hiányban sinlődnék, mert az engedélyezési okmányban mindenkor egy bizonyos évek sora alatt biztosítatik a vállalkozóknak, hogy párhuzamos vonal építése megengeltetni nem fog; — de ha ez nem történnék is, alig hihető, hogy találkoznék töke egy ily párhuzamos vonal építésére, mely állomásról állomásra az első pályával egyiránt haladjon, és versenypályát általában képezzen, mert egy üzletben levő pálya az említett körülmények mellett versenytől nem tarthatna, s attól csak az esetben lehetne félnie, ha viziut volna közelében, vagy pedig a tengeleni szállítás a vasuti vitelárszabályoknál jutányosabb árakat állíthatna fel.

Egyébiránt már szereztünk magunknak annyi tapasztalatokat, hogy vasuti intézetek sokszor jutnak oly helyzetbe, midőn kénytelenek a tengeleni szállítással a versenyt kiállani. Ily eseteket azonban ha nem is mindig, de többnyire maguk a vasuti igazgatóságok idéznek elő, mert árszabályaik a tengeleni szállítási árakkal lépést tartanak. — Ez által, valamint az árucikknek irányában árszabályzati tételek felállítása által, melyek a vevő számításában mindenkor változó tételt képeznek, úgy a minden országra oly káros agio mellett gyakran verseny támad a helyi forgalomban teherszállító szekerek által, mi épen nem felel meg nemzeti jólétünk megalapítása érdekében.

A kereskedő, kinek érdekében fekszik megbízói irányában biztos és szilárd állást elfoglalni, fáradsága jutalmát lehetőleg legjutányosabban kívánja felszámítani, de hogyan teheti ezt, ha közlekedési intézetek árszabályait kényük-kedvük szerint majd felemelik, majd le szállítják.

Egy a nemzeti jólét érdekében alapítandó közlekedési intézeteknek azon szempontból kell kiindulnia, hogy

a szállítás czélja a kereskedelmet, ipart és a természetst előmozdítani, e mellett azonban a vasuti és vízi szállításnak legalább is azon álláspontot kell elfoglalniok a szállítási árak olcsósága tekintetében, mint a melyet a netán lehető tengelen szállítási üzlet foglalna el, és pedig aként, hogy a tengelen szállítás a versenyt ezen közlekedési intézetekkel ki ne állhassa, ennél fogva sarkalatos feltételnek tekintendő, hogy a kereskedelem, ipar és természet soha se alkalmazkodjanak a közlekedési intézetekhez, hanem épen az utóbbiak feladata az, hogy az elsőbbiek fejlődése és az ország szükségletei és kívánalmái szerint mozogjanak.

Hogy azonban az országnak, nevezetesen vasutak létesítése által haszna legyen, mindenekelőtt oda kellene hatni, hogy a legjövedelmezőbb fővonalakat legelőször állapítván meg, azok kiépíttethessenek s mihamarabb üzletbe vétethessenek, az oldalvonalok pedig — hogy azok is jövedelmezőkké tétethessenek — lassan-lassan a fővonalhoz volnának csatolandók és kiépítendőek, s úgy hiszszük, hogy ezen állításunk elvitázhatlan, mert a közlekedés különös hatást gyakorol leginkább egyes rövidebb vonalakra; ha azonban a nagy vasuti hálózatokat egészben tekintjük, látni fogjuk, hogy ha egyesek kivételével a tömeges szállítások az egyik helyen kevesbednek, a közlekedés és forgalom a másik helyen növekszik, de ha a közlekedési eszközök csak az egyes kisebb vonalok tulajdona, akkor azok tétlen állanak, mihelyest az illető helyeken a forgalom pang; míg ellenben a közlekedési eszközök azonnal más helyeken alkalmazhatók, ha az illető vasuti intézet kiterjedtebb vonalok felett rendelkezik. — Tekintsünk vissza néhány kisebb vasutakra Angolhonban, ezek belátták azt, hogy kisebb vonalok a hosszabb vonalokkal a versenyt kiállani képtelenek.

Különbféle körülmények megfontolása után, melyeket itt részletesen elősorolni hosszadalmas volna, több kisebb-nagyobb vasutakhoz csatlakozó vasutak egybe olvadtak, mi igen természetes és helyes, és nincs mit csodálkoznunk, ha egyes vonalok bevétele oly csekély, hogy a befektetett tőke után a szokott országos kamatokat sem jövedelmezik, míg ellenben nagyobb és közszénszállító pályák jól jövedelmeznek.

Fentiek igazolásául az alábbi táblázat szolgáljon, mely néhány angol vaspálya jövedelmeit és kiadásait 1856-ban mutatja ki:

<i>Vasuti társulat:</i>	<i>Jövedelem:</i>	<i>Kiadás:</i>
Ambergate	31,815	— 7.560
Birkenhaed	138,854	— 83,907
Blackburn	56,613	— 48,895
Chester and Holyhead . .	253,881	— 252,204
Furness	62,043	— 38,938
Great Western	1.500,480	— 1.336,705
Lancashire and Yorkshire .	1.157,711	— 738,394
Llanelly	17,839	— 15,249
London North Western . .	3.329,096	— 2.093,024
North Eastern Leeds . . .	183,352	— 183,125
West Cornwall	33,052	— 27,328
Whitehawaen and Furness .	18,497	— 18,497

Nem lesz szinte érdektelen az Angol- és Irhonban parlamenti határozatok folytán engedményezett vasutársulatok penzügyeibe 1849-, 1851-, 1853-, 1855- és 1857-ről egy tekintet vetnünk, s azért czélszerűnek véltem azt a következő táblázatban szinte kimutatni:

É v	Deczember 31-én befizetett részvény-tőke		Összesen	kölcsönök	Részvénytőke és kölcsönök	az elsőbbségek	a kölcsönök	Az elsőbbségek és kölcsönök kamatai összege	az évi jövedelem összege	fenntartási és üzleti költségek	a kamatok és üzleti költségek levonata után nyereség	nyereség mázsaánként
	Törzstőke	Elsőbb-ségek										
1849	158.560,118	19.852,506	178.412,624	51.335,154	229.747,778	5.63	4.67	3.519,366	11.806,498	5.312,924	2.974,208	1.88
1851	155.060,024	34.494,155	189.554,179	58.686,717	248.240,896	5.26	4.54	4.459,703	14.997,459	6.748,856	3.788,900	2.44
1853	165.054,677	43.527,379	208.582,056	64.742,458	273.324,514	5.002	4.14	4.873,589	18.035,879	8.116,145	5.046,146	3.05
1855	169.64,017	52.818,026	222.422,043	75.161,241	297.583,284	4.92	4.35	5.888,857	21.507,599	10.323,647	5.295,095	3.12
1857	187.567,935	58.061,655	236.629,590	78.360,236	314.989,826	4.86	4.52	6.374,456	24.174,610	11.352,066	6.433,088	3.60

fenti táblázatból látható mily roppant tökéek fordittatnak évről-évre vasutak építésére, és hogy mikép kamatoznak ezen tökéek; — ha ezen tökéeket idegen országokból kellene behozni, az esetben e vállalat minden esetre nagyobb kamatokról biztosítottatott volna. Daczára annak, ezen kamatok még mindig előnyösök az országra nézve, mert azok benn maradnak az országban s ki nem vitetvén, más czél-szerű vállalatokra vagy szükségletekre fordithatók.

Minden vállalat és különösen vasutépítésbe fektetett tökékről kívánatos hogy azok ha nem többet, legalább az országban szokásos kamatokat biztosan jövedelmezzék, és épen ezt lehetővé tenni egy a legnehezebb feladatok közül, mert épen itt Magyarországbán csekély viteláraknak kell nagy forgalmat előidézni, hogy ez által a mindinkább növekedő jövedelem biztosittassék; ezt lehetővé tenni az igazgató egyéniség felfogásától függ, mely abból áll hogy t. i. először tökéletes és alapos ismeretei legyenek az üzletről és az országról, s ezek fáradhatlan szorgalommal legyenek párosítva a vitelárak meghatározása körül egyes a többiektől különböző áruknál is, melyeket a többiekkel egyöntetűvé kell tenni, míg ellenben másodszor ezen eljárás feltétlenül határozottságot és egy bizonyos merész kísérletet igényel a fentieknél fogva. Ha tehát eddigelé a körülmények ez irányban nem változtak, az leginkább azon osztálynak tulajdonitható, melynek kezeiben fekszik s melynek legnagyobb befolyása van az ország anyagi emelésének javítására, továbbá a kereskedőknek és iparosoknak, kiknek arra kellene törekedniök, hogy a vasutak kezelésénél a valódi kereskedelmi szellem és nemzetgazdasági belátás tulnyomók legyenek.

A vasuti igazgatóságok bizonyosan már többször figyelemztettek azon körülményre, hogy az árszabályzati politikájukban több mozgékonytságot és szorgalmat fejtse-

nek ki. — Hogy az állam igen kiterjesztett hatalmat gyakorol a vasutak kezelésére, az kétséget nem szenved, és épen azért a körülményeket tekintetbe véve, az annyira szükséges vasuti törvényhozásra kellene hatást gyakorolnia; — ez iránt már több panaszok nyilvánultak a napi sajtóban s elégségesen illusztráltattak, minél fogva szükségtelennek tartjuk azokat újból elősorolni.

De mit teremthet egy állam még hasznosabbat annál, mintha vasutak tulajdonában lévén, oda törekszik, hogy azok tökéletesen képes szakférfiak által nemzetiségükre nézve minden különbség és tekintet nélkül, kezeltessenek, mert ez esetben csak az ország előnye nem pedig a pártolandó személyiség, ugy a szaktudomány és jártasság forog kérdésben; és ez által a kormány közvetve befolyást gyakorolhat magánvasutakra is.

Vajjon a Magyarországon épített vasutak a célnak megfelelnek-e? ez iránt minden megjegyzéstől itt tartózkodnom kell, mert ez ide nem tartozik és másutt mindenestre jobb helyet talál; — csak nem titkolhatom el, hogy Magyarországra nézve a rövid vonal- mint a zsákutak szerencsétlenség volnának.

Magyarország más országok ellenében csak akkor boldogulhat, ha Pest-Budát keresztülvágó hosszú vonalakat mutat fel, mi legbiztosabban történhetik, ha a kormány a főutakat és bányavonalakat nem csak építteti ki, hanem kezeli is. Nem a helyi kereskedés, hanem a külföldi piac teheti Magyarországot gazdaggá.

Legyen szabad most némelyeket a világkereskedésről mondanom, — tán igazam nincsen — meglehet.

Magyarországnak melléktartományaival együtt a nemzetgazdászati haladás kiképezésében késnie nem szabad, és a magas kormánynak ma a legnehezebb állása

van, ha az ország érdekei iránt a termelési és mivelődési viszonyokhoz képest igazságos lenni akar.

Magyarország haladása a gazdaság és ipar terén oly csekély, hogy itt összehasonlítás valóban nem állitható föl; — hogy ahhoz részben a papi (hierarchiai) és hűbéri (feudal) forma hozzájárult — tagadhatlan, de hogy Kubinyi Lajos ur állítása szerint a bécsi politika érdekében állott a kereskedést és ipart az örökös tartományokban emelni, ellenben Magyarországot egy gyarmat szerepére elkarhoztatni — világosan áll. Azért nehéz ily elhanyagolt állam, mely kiváltságos osztálya által sem támogatott, s melyben a szorgalmas és békés polgár azon állást el nem foglalhatta, hogy az industriát-, kereskedést és ipart művelje. Ámbár ezen nyomás Magyarországot súlyosan terhelte, mégis lehetséges vala, hogy Magyarország 1862-ben Londonban a nemzetközi műkiállításnál jutalomdíjakkal vagy tiszteletteljes megemlékezéssel kitüntettetett: ezek illették:

- 1) az ásványterményeket, bánya- és huta-készítményeket,
- 2) a vegyészeti (chemiai) készítményeket,
- 3) az élelmiszereket és egyéb fogyasztási czikkeket,
- 4) az iparihoz tartozó nyersanyagokat,
- 5) a vasutakat és felszereléseiket,
- 6) a gépeket általában,
- 7) a gazdasági gépeket,
- 8) a polgári mérnöki művészetet,
- 9) a hajóépítést,
- 10) a fényképészetet,
- 11) az órákat,
- 12) a zenehangszereket,
- 13) a bőroket,
- 14) a bőrárukat,

- 15) a ruhaneműeket,
- 16) a papírt, könyvnyomdai és könyvkötői munkákat,
- 17) az aranyműveket.

Tökéletes igaza van Kubinyi urnak, midőn a helyzet Magyarorszában az 1869-ik évi magyarországi „Revüében“ következőképen lefesti :

Annyira elszegényedve, elnyomorodik a magyar nemzet az arisztokratiai szellem nyomása alatt, a hüberség s az előbbi politika kötelékei alatt, mely a kereskedésre és iparra hazánkban bilincseket vetett, mely a neki alárendelt országok jólléte és hatalma, sőt saját ereje felett egészen fonák fogalommal birt, mely végre a népek vagyonát és munkaerejét a középkori balítéletek fentartására, a külfénynek s oly politikai befolyásnak áldozta föl, mely nekünk más országokat hálára le nem kötelezett.

Termelésünk a lefolyt évtizedek alatt évenként közel $\frac{1}{2}$ százalékkal szaporodott ugyan, de mily kevés ez azon növekedés összehasonlításánál, melylyel más országok örvedenek.

Franciaország termelése például az utolsó évtizedben évenként 3 százalékkal szaporodott. A földbirtok eladása és felosztása korlátlan s a kormány a gazdaságot sokféle czélszerű rendszabályok által segíti elő.

Ellenben Magyarorszában azon $\frac{1}{2}$ százaléknyi növekedés is csak az által magyarázható meg, hogy a rétek és legelőföld szántóvas alá véve, gabona- és repczeföldekké alakították át.

A hármas gazdaság helyébe lépett valami, mi a váltogazdasághoz hasonlít. A szántóföld tehát kiterjesztetett, de a gazdaság ez által semmikép sem lett tömörebb.

Több vettetett, de a termékenység (5—6-szorosan) nem emelkedett. A marha fogyott. A juh- és disznótenyésztés-

tes sok helyütt egészen megszüntetett, úgy, hogy a többlet, melyet a földből nyertünk, — valóságos jövedelem nem volt, hanem tökekisebbités, mint ezt honunkban a jelen állapotok is világosan bizonyítják.

A bécsi politikusok azon elvet követték, hogy az adó emelése által a termelő munkásság is emeltetik, és emelték az adót szünet nélkül, kivált miután az adók kiszabásánál nem a hordképesség, nem a gazdasági és kereskedelmi viszonyok, hanem a politika követelményei döntők voltak.

Azonban az adók szaporításánál az adóképeség emelésére semmi gond nem fordítottatott. A nép értelmessége terjesztésére semmisem tétetett, semmi azon akadályok elhárítására, melyek az ipar és kereskedelem mezején a nemzeti gazdagodás és a mezőgazdaság felvirágzását gátolák.

A vasutak szükségessége az egész világon oly határozottan lépett föl, hogy a fővasuti vonalok kiépítésének elhalasztása korunkban honunkra nézve legnagyobb kárral járna; mindenekelőtt azonban a fiumei kikötőnek Magyarország fővárosávali összeköttetése a legfontosabb feladatok közé tartoznék.

A tervezett dráva-szaloniki vasut, úgy mint a suez csatorna megnyitása, kell hogy a magyar nemzetgazdászokat úgy nem különben a magas kormányt a magyar kereskedelemre figyelmeztesse. Ez annál fontosabb, miután köztudomásra lehet, hogy maga Oroszország sem érti félre a Suez-csatorna fontosságát és a nagy orosz vasutak igazgatóját Holess of F. urat több magasb rendű orosz tisztviselővel együtt Bécsbe küldötte, hogy a különféle vasutak igazgatóságaival a Triest és Szentpétervár egyenes vasuti összeköttetése tárgyában tekintettel, a Suez-csatorna által-
 u] kereskedelmi összeköttetésre, egyességre lépjenek.

Hogy én mindenekelőtt a tervezett dráva-szaloniki vasutvonalra fontosságot helyezek, az, mint Hahn G. J. helyesen megjegyzi, természetesen abban keresendő, mert ezen pályairány az európai világkereskedés főerének tekintendő, mint magától értetik, mert annak a vörös tengeren keresztül huzandó vonalak gyűlpontját képező Alexandria városából — Pyreuson, Salanikon, Budapesten és Bécsen át az Éjszакnémetországba, és Calaison át Londonba és egész Angolországba vezetnie kell.

A Thessalia és Macedonia Saloniki fővárosábai bevétel áll különösen vegyes kelmékből (gyapot, gyapju és len), posztóárukból, közönséges casimirsből, nyomtatott gyapot fejkendőkből, selyem zsebkendőkből, arany és ezüst szálakból és sallangokból, üvegárukból, író és takaró papirosból, török kávécsészékből, gyufából, aczélrudakból, sárga vassodronyból. De különösen a vasárúk szüksége növekedik, s azokat Magyarország valóban előnyösen szállithatná, jöllehet maga a tiszavidéki vasut mindamellet, hogy még néhány év előtt egyedüli magyar vállalat volt, még a vasuti sineket is, melyek neki belföldi gyárakból olcsó áron kínáltattak, azokat Angolországból vette.

Vasárukkal Magyarország Angolországgal versenyezhetik; különösen szüksége van Salonikinak vasra a gazdasági eszközök számára, melyet eddigelé kizárólag Angolhon szállit.

A kivitel Salonikból áll különösen gabonából, és pedig élenkíti a forgalmat a buza, árpa és tengeri, melyek középszámitással véve körülbelül 30.000,000 frtot képviselő 15.000,000 mérőt tesznek, — mi által a külföldi hajózáson kívül, különösen az országra is tetemes haszon háramlik.

Legnagyobb része a marseillesi és olasz kikötőkbe

megy, azután Nagybrittaniába, végtére egy része az austriai tengerparti vidékre.

Ezen felül örvend Macedonia a selyemtenyésztés tetemes fölvirágzásának, névszerint Vodina, Karaczova, Maczikova és Miausta helységeiben, a honnan többnyire a fonott nyers selyem Franciaországba kivitetik.

A selyemnél még fontosabb a dohánytermelés, melynek válogatottabb fajai Constantinápolyba, Frankhon-, Olasz és Angolhonba vitetnek.

Macedonia és Thessalia tartományok tetemes közönséges gyapju-mennyiséget szállítanak, melyből $\frac{2}{3}$ rész Marseillesbe vitetik.

A Suez-csatorna megnyitása által még inkább eszközöndi Alexandria a kereskedést a középtengeri országokkal, a vörös tenger egyes országaival, Indiával és Chinával, ugy szinte a Középfrika különböző országaival.

Eltekintve a tervezett Duna-saloniki vonalak annak idejében összeköttetésétől, a főtekintet ma mindenekelőtt a Budapest fővárosoknak Fiumévali előnyös összeköttetésére irányzandó, mi által Alexandriával egyenes hajózási összeköttetés fentartathatik.

Az osztrák-magyar birodalom az egyiptiai kereskedésben következő cikkekkel vehet részt, u. m. épületfa, posztó, porcellán, liszt, burgonya, rövidáru, czipő és egyéb bőrárúk, stearingyertyák, borok, czukor, liquer-árúkkal.

A bevitelre nézve a magyarországi kereskedésnek Egyiptomban még nagy mezeje áll nyitva, és iparunk, ha az kibányásztatnék, tetemes nehézségek nélkül, áruai keletére nézve igen jó piacot alapíthatna és biztosíthatna magának.

Az osztrák ugy mint a magyar kereskedő áruival ezen piacon még az angol iparral is eredménynyel verse-

nyezhetik, s éppen utolsó időben történt, hogy egyes cikkek minden együttlkeresetet kizártak.

Az épületfa, mely Egyiptomnak egyik legfontosabb beviteli cikke, legnagyobbbrészt Osztrák-Magyarhonból hozatik, az osztrák posztóárak keresettek; a magyar borok, ha hamisítatlanok, fenyegetik a francziákat; a jó sör különösen kedveltetik; a gyuárak, papiros, börgyártmányok, csehüveg és üveggyöngyök a bevitelben fő helyet foglalnak.

A bevitel főleg kézmű, vasgyárárak, vászon, posztó, porcellán és borra kiterjeszthető volna.

Miért hanyagoltatott el eddigelé ezen kereskedés általunk, ez iránt különböző nyomos okok forognak fen. Alexandriában letelepedett osztrák-magyar kereskedők legnagyobb része kiválólág a kiviteli kereskedéssel foglalkozik. A beviteli kereskedésnél különösen Austriára van tekintet; Magyarország, fájdalom, gyöngén van képviselve, nagyobbbrészt idegenek kezében van, kik az osztrák-magyar cikket csak akkor keresik, ha bizonyos cikkek szembetünő előranggal birnak idegen országok hasonló cikkeik előtt; az idegen országok azon cikkeivel, melynek a piacon legkeresettebbek, tetteleges versenybe bocsátkozni, erre a bevívők annál kevésbé érezhetnek ambiítiót, *miután a mi pénzlábunk folytonos hullámmzásai az agio által nekik saját számadásaikban semmi erős támpontot nem nyujtanak.*

De hogy valaki az alexandriai piacon eredménnyel fölléphessen, a mi annál szükségesebb, miután az osztrák-magyar ipar, sőt a nyerstermelés is igen kevésbé ismertetik, legelső szükség, hogy a kereskedő az ottani viszonyok és szükségleteiről magának pontos tudomást szerezzen és hogy versenytársait a helyszínén ismerni tanulja.

A pécsi köszénről sem szabad megfelejtkoznünk, mert

az Isthmuson igen jól állja ki a versenyt az angolországi kőszénnel, mai napig csak az angolországi kőszén látja el a Suez-csatornát átfutó hajókat.

Fiuménak Magyarországra nézve azzá kell lennie, mi Triest-Austriának ezen kedvelt gyermeke — Németország egyik részére, főleg pedig Austriára nézve. A fiumei kereskedésnek és hajózásnak a szó legkiterjedtebb értelmében a fiumei forgalom tengelyét kellene képeznie.

Magyarország világforgalmát a fiumei kikötőben kell keresnie, de nem szabad mulasztanunk szakembereket, névszerint alapos gyárosokat, kitünő kereskedőket és államgazdákat az ország költségeire idegen országokba utaztatni, hogy azok a Magyarország nyers terményei és nemesített készítményei számára előnyös eladási vagy vételi forrásokat kinyomozzanak, s valóban hasznunkra válnék, ha a magas kormány II. Frigyes példáját követve azt tenné Magyarorszáért, mit ő Sziléziáért tett, t. i. az egész világon ügynökségeket fellátni, hogy Magyarország terményeinek biztos bevétel és eladás biztosítottassék.

Ezen szép czél csak a fővasutvonalak kiépítése, egyes folyók és folyamok szabályozása és hajózhatóvá tétele, végre alacson szállítási árak alkalmazása által érhető el; csak ez által nyújthatjuk Magyarországnak a lehetőséget terményeire nézve biztos piacot teremteni és idegen pénzt az országba hozhatni, minek folytán hazánknak a valuta viszonyaiban biztosságot szerezni lehet.

A nemzetgazdászok, kereskedők stb. nyilvános véleménye az, hogy legnagyobb oktalanság, ha vasuti vagy gőzhajózási igazgatóságok egyedáruságuk minden tekintet nélküli kezelése valamint az által, hogy a kereskedelem és ipar kívánalmait ki nem elégítik, a honpolgárok hangulatát maguk ellen izgatják fel. Nevezetesen az osztrák-magyar vasuti vállalatok nem kevésbé toroltatnak meg ez irányban

a közvélemény által, s valóban czélszerű volna ezen megtorlást csillapítani, ennél fogva tehát téves vasuti politika az, ha a kereskedelem és ipar természeténél fogva a forgalomban előidézett változásra s az időszerinti összeköttetésekre és vásári viszonyokra a forgalmi árlat változékonyságát figyelemmel kísérő iparosként nem ügyelünk, sőt rosszul cselekszünk, ha a forgalmat néhány vasuti igazgatóság által felállított szabályok közé kényünk kedvünk szerint, hogy ne mondjam kérlelhetlen következetességgel beleszorítjuk, s csak az esetben adunk helyt változtatásoknak, ha a vasutakkal közlekedő üzérkedő közönseg már nevezetes és kézzel fogható károkat szenvedvén, azok panaszaikból annyira kiderülnek, hogy ez iránybani követeléseiket megtagadni tovább nem lehet.

De nem azért léteznek közlekedési intézetek, és különösen nem akkor, ha azok állam s illetőleg annak érdekenyen megadóztatott polgárai által subventiónáltatnak, vagy éppen kamat biztosítást élveznek; — nem lehet itt érintetlenül hagynom, hogy a vasuti igazgatóságok csak úgy fogják ezen vádat magokról legördíteni, ha árszabályzati politikájukkal nyiltan az értelmes és számító kereskedő álláspontjához mérve, indulhatnak ki; — de mikép legyen ez lehetséges, ha nekik az árszabály a kereskedelmi miniszter által nemzetgazdászati érdekekből előíratik, és mikép lehessen a vasuti társulatoknak csak megkísérni is azt, hogy pusztán egy bizonyos összeköttetésnek engedve, a vitelárakat leszállítsák, éa ellenkezőleg egy kedvezőtlenebb összeköttetés folytán az árak ismételi felemelésére kénytelenítettvén, arra a kereskedelmi miniszter jóváhagyása mulhatlanul szükséges.

Mily szabályok legyenek tehát az árszabályok megalapításánál alkalmazandók? könnyen megtaláljuk erre a választ, ha az ügyet elméletileg tekintjük, t. i. az ársa-

bályzatokat aként kellene megállapítani, mint azok az esetben lennének felállítva, ha t. i. vasuti és gőzhajózási intézetek a verseny alatt állanának; — de hol található azon nagy szellem, mely a mindannyi különböző körülményeknek s azokhoz csatlakozó változásoknak megfelelő árszabályzatot felállítani s illetve feltalálni képes legyen?

Az ily megoldás lehetetlennek látszik! s ha a szállítási saját költségeinkkel — melyeket az árszabályzatoknak lehetőleg megközelíteniök kell — kísérletet teszünk, akaratlanul is igen nagy nehézségekre fogunk bukkanni, mert a vasuti szállítás önköltségeit épen úgy lehetetlen kiszámítani mint a kör négyszegezését, s az árszabályzatot az önköltségtől függővé tenni, annyit tenne, mint a viszonyokat természetükből kifordítani, mert megmondva az igazat, a szállítás önköltségei lényegesen a vonatok terheletési fokozatától s a vonatok terheltetése ismét a teher forgalomtól függnek.

Az egészből tehát egybevehető, hogy az állam szigoru ellenőrködése alatt a vitelárak egy bizonyos maximumát kellene alapul meghatározni, melyen túl az árakat felemelni egy közlekedési intézetnek sem volna szabad, s ezen korlátok között az árszabályzatra nézve az intézeteknek szabad kezét kellene engedni. Szabadon kellene azoknak rendelkezhetniök oly teherszállitmányoknál, valamint oly feladóknál és átvevőknél, melyek a kocsikat egész éven át egyaránt, vagy legalább tetemes szállitmányok által igénybe veszik, s ily esetekben a szokottaknál jutányosabb árakért szállítaniök, — s valamint minden magán fuvarosnak úgy nekiök is árszabályzataik megállapításánál tekintetbe kell venniök azt, valjon az forog-e kérdésben, hogy a forgalom a verseny ellenében érvényre emeltessék-e vagy sem? Szükséges továbbá mulhatlanul hogy az árszabály-

zataik felállításánál a kereskedelmi összeköttetéseknek megfelelőleg azokkal lépést tartsanak.

Sajnos azonban, hogy egyes vasuti és gőzhajózási társulatok ferdén fogják felhivatásuk czélját, és más irányban saját érdeküket is veszélyeztetik, mert úgy mint egy részt arra kell törekedniök, hogy a forgalom gyarapítása által a szükségletet, a fogyasztást és a termesztést lehetőleg elősegítsék, úgy másrészt minél tetemesebb tiszta jövedelmeket elérni kell törekedniök. E czélból kell, hogy az általános jövedelmek a mennyire lehet szaporittassanak, s az üzleti kiadások minél csekélyebbek legyenek. — Magas árszabályok se az egyiket, se a másikat elő nem segítik, mert ha ezek magasak, akkor az ipart, sőt a piacot és ezen tényezők által a forgalmat is korlátozzák.

Az oly forgalom, illetőleg közlekedés, mely a közlekedési eszközök szállító erejét tökéletesen ki nem használja, mindenesetre drágának nevezhető, mert tisztán előtünk fekszik, hogy egy bizonyos árucikk, mely súlyánál fogva csekélyebb értékű, oly magas vitelárakat nem tűr, mintha ez nagyobb értékű. Maghajlok tehát azon nézet előtt, hogy a vasuti intézetekre ez áruszállítás által hármló költségek nem azon irányban növekednek, mint az áruk mennyisége növekszik; mert a költségek egyes mázsákra nézve annál csekélyebbeknek mutatkoznak, a mennyivel a szállítandó mázsák összege szaporodik.

A szállítás a vasut önköltségeit csak csekélyebb mértékben veszi igénybe, mert a mozdony is minden körülmények között saját és a szerkocsi súlyát vonván, magától értetik, hogy a megkívántató vonó erő költségei mázsánként és mérföldenként aránylagosan a szállítandó áruk szaporodásához — melyekre azok elosztandók — csekélyebbek lesznek.

Kétséget nem szenved, hogy az önköltségek mázsán-

kint és mérföldenkint annál kevesebbre tehetők, mennél több a mérföldek száma, a melyeken egy megrakodott kocsi átfut, és pedig nemcsak azért, és az ezzel összekötött lerakodások miatt, hanem azért is, mert mindenkor feltehető, hogy a távolabb forgalom a vonatoknak bizonyosabb és egyenlőbb tohert biztosít, mint ha az rövidebb és megszakasztott.

Azon követelésekre nézve, melyek egyes kereskedők által tételnek mint például

1-ször hogy az árszabályok mázsánkint és mértföldenkint egyenlő tételek szerint állittassanak fel,

2-szor hogy közelebbi állomásokra nézve az árszabály aránylag úgy állittassék, mint az a végállomásra érvényes, vagy pedig

3-szor ellenkezőleg, hogy a végállomásra nézve az árszabály ne legyen csekélyebb, mint az a kiindulási ponthoz közelebb fekvő állomásra nézve van meghatározva, — Michaelis urnak egy igen találóan adott nyilatkozatához részemről is csatlakozom; halljuk e nyilatkozatot! „ha mindannyi és minden részeikben egyenlő emelkedési viszonyoknak egyenlő és minden irányra nézve egyenlően felosztott áru forgalmuk volna, s ha mindenütt ugyanazon árukat ugyanazon arányban és ugyanazon költségeken szállítanák, — ha tehát a vidékeknek, melyeken átfutnak egyenlő mennyiségű lakosai volnának s ezen vidékek egyenlő vagy a szállítmányok súlyára nézve egymásnak tökéletesen megfelelő iparágakat üznének, szóval ha az egész ország e célból számtanilag határozottan szervezve volna, akkor igen is lehetséges volna mázsánkint és mértföldenkint egyöntetű árszabályzatot felállítani. Miután azonban ily egyenlőség a forgalomban nem létezik, annál fogva mázsánkint és mértföldenkint egyenlő árszabályzatot felállítani nem is lehet, mert mindenütt kényszerindokolt körülmények fognak előtérbe lépni!“

Azon kérdés támad tehát: melyik közbenső állomási árszabályzati arány felel meg a végállomási árszabály méltányosságának? Tekintsük, hogy a tökéletesen megrakott vonatban mértföldenkint egy mázsa 1 krért szállittatik, mely visszafelé tehert nem ad, akkor ezen egy mázsa áru — miután a kocsit vissza kell szállítani — majd 2 krba kerül, feltéve tehát hogy az elindított tehervonat kénytelen volna ezen közbenső állomáson a kocsi fele részét kirakodás végett visszahagyni, s továbbszállítás végett se más terít, se kocsikat nem kapna, mint azt amit magával hozott, s ennél fogva kénytelen volna e vonat ugyanazon erővel a szállitmány felét ugyanannyi mértföldre tovább vonni, mint a mennyi mértföldet tökéletesen megterhelve tett, akkor az eredetileg feladott szállitmány által előidézett költségek mázsánként és mértföldenkint majd egy egész krral szaporodnának. — Ha pedig az egyik vagy másik koci azon állomástól csak félig kirakva volna kénytelen az utat tovább megtenni, az esetben a tökéletesen meg nem rakott koci ki nem használása a költségekhez számíttatnék; — az önköltségek tehát mértföldenkint és mázsánként 1 krról 2 kr-ra, sőt 3 kr-ra is felrughatnak. A méltányosság első szabályának azt tartjuk, ha az árszabályzati különletek az önköltségek különleteinek megfelelnek. Mindent felszámítva tehát a mázsánként és mértföldenkint kétszeres vagy háromszoros ártétel a közbenső állomásra nézve méltányossági szempontból megfelelhetne, — sőt a mi több a visszafelé szállított küldemények önköltségeit nem a szállitmányi költségek teszik ki, hanem azok az üres küldemények s a megrakott kocsi közti aránylagos csekélyebb költség különletben rejlenek.

Nagy városok rendesen inkább sulyba eső czikkeket mint például kőszemet, gabonát stb. fogyasztván értékes czikkeket és ipar készítményeket visznek ki; nagy váro-

sokba nyíló vaspályáknak tehát rendesen nincsenek vissza-
felé szállítani való czikkei.

A 3-ik pontot illetőleg, ez a közvetítő helyeknek
nem sokat segítene. De az még az egyenlő egyes ártételeknél
mázsánként és mértföldenként egy másik gyanus sajátságot
is mutat. Ez tiltja, hogy az árszabályzat a távolabb fekvő
állomásra nézve csekélyebb legyen, mint a közelebb
fekvőre.

Eltételezve attól, hogy ezen legáltalánosabb elvet sem
lehet a dolog természetéből megalapítani, mégis nem fek-
szik az általános érdekekben, hogy valamelyik ármérséklést
eszközölni szabad ne legyen. Vegyük az egyes tételeket
ugy, a mint azok a gyakorlatban mutatkoznak, s látni
fogjuk, hogy azok az egyes tételeken alóli ármérséklést
tiltani célozzák, s a különleges árszabályzatok ellen inté-
zett izgatás a csekélyebb ártételekre nézvesti izgatás elle-
nében éppen ellenkező hatású volna. Általános ármérséklé-
sek rendesen tömeges szállitmányok utáni mérséklésekkel,
tehát különleges árszabályzatokkal kezdődnek. Valjon ily
kezdeteknél meggyőződnek-e mindenkor az illető hatósá-
gok annak parancsoló szükségességéről? nem akarjuk
vitatni, de mindenesetre való az, hogy újabb nehézségek
keletkeznének éppen az ármérséklésekre nézve az ily sza-
bályszerinti határozatok által.

A mi tehát minket Magyarországon és a Sz. István
koronájához tartozó tartományokban vasutak létesítésénél
különösen vezéreljen, nem más, mint azon szükségletek
pontos számbavétele és megfontolása, melyeket egy vasut
vezetése feltételez, mire különösen kell figyelniünk, mert
az ujonnan létesítendő vaspályák hivatása az, hogy biztos
kereskedelmet és ipart, nemkülönben korszerű mező- és
erdőgazdasági mívelést nálunk még csak teremtsenek,
míg ellenben más országokban, melyekben részint a vas-

uti üzlet jobban kifejlődött, részint pedig a szükség a nagyobb népesedés miatt úgy hozza magával, hogy a folyók is inkább mint nálunk vétetvén igénybe, a mivelés átalánosan magasabb fokon áll s a piacoknak gyorsabb terményszállításokat biztosít.

Szabad legyen itt párhuzamot vonnom a magyar-éjszaki s a cseh-éjszaki vaspályák között :

a) *Magyar-éjszaki vaspálya.*

Azon vármegyék gazdagsága, melyeket a magyar-éjszaki vasut keresztül vág, vagy a melyeket az közvetlenül érint, mindenesetre lényeges tényezőjét képezi a vasut jövedelmezőségének ; szükséges lett volna tehát a vonal tanulmányozása alkalmával a bejárásra jobban figyelni és minden eshetőségeket, melyek anyagi befolyást vagy akkor, vagy annak idejében gyakorolhattak volna, különlegesen megfontolva megvizsgálni és megbírálni.

Az egyes megyék természetményei és tenyésztményei következők, u. m.:

a) Pestmegyében : gabona, bor és fa ;

b) Nógrádmegyében : gabona, bor, fa, kender, juh, sertés és szarvasmarha ;

c) Gömörmegyében : gabona, ázalék, gyümölcs, bor, dohány, len, kender, fa, azonkívül található, ha nem is nagy mértékben, arany és ezüst Nustyán, Kokován és Dobsinán, ellenben különösen jó vas Rosnyón, Dobsinán, Csucsomán, Nadabulán, Betlérén, Veszvéresen, Henczkován, Gocson, Vlachován, Redován, Felső- és Alsó-Sajón, Kobeláron, Rudnán, Bekenyén, Ochtinán és Csetneken, — Hradek és Zseleznik nevű hegyek vassal telvék ; — réz Felső-Szlanán található, cobalt Dobsinán, egérkö Dobsinán és Polomán, mészkő egész hegylánczokban, vörös márvány Murálynál, többszínű márvány a Murány melletti Radzim

hegyen, továbbá Tiszolcznál, ásványvizek Rosnyón, Jolsván, Ajnácskőn, Rimabrezón és Tiszolczon, található továbbá e megyében cinóber, kéneső, fonalkő, gránát, kigyókö, kéneny (Wismuth), piskolczércz (Spiessglanzerz), topász, kristály és szarufény; — továbbá iparban sem szegény, találunk ott edénygyárat, papiros-malmokat, vássonfehérítőket, takácsokat, fazekasokat, posztócsinálókat, deszka- és sindelyvágókat, bőrkészítőket, termel végre mézet, viaszt, sajtot stb.;

d) Borsodmegyében: gabona (Miskolcz táján különösen jó buza), bor, gyümölcs, kender, dohány, fa, szarvasmarha, juh és sertés, — vas Upponynál és Tapolesánban, melyből igen jó aczél készítettetik; — kőszén szinte van Sajó-Németiben és Diós-Győrön, vannak ásványvizek is, de nem nagy figyelemre méltatnak;

e) Hevesmegyében: gabona, bor, dohány, sertés, — ásványok is találtatnak, nevezetesen kénkövet és ezüstöt tartalmazó érczek Oroszi mellett, továbbá timsó, gáliczkő, hugyanysó, földolaj Parádnál, valamint ásványvizek szinte Parádnál, 3 forrásban, melynek egyike kénkö, a másik vas-, a harmadik timsótartalmu.

Ha a magyar-éjszaki vasut ezen vonalát tekintjük, s azt más országok vaspályaival összehasonlítjuk, akaratlanul is azon gondolatra kell vetemednünk, hogy nálunk egy egészen új vasuti rendszert akartak a világ bámulatára felállítani, mert más pályákkal összehasonlítást valószínűleg nem vagyunk képesek kiállani. Ugyanis a vonal különböző, feltűnő, egészen szükségtelen kanyarulatokban húzódik. A sínér hullámdad alakra van lerakva, a talpfák nagyobbbrészt szabadon és kitöltetlenül fekszenek, miről helylyel közel még most is meg lehet győződni. A talpfák nagyobbbrészt fedetlenek, mi a tapasztalatok szerint azok romlását és a vonat robogását mérsékelné.

Az állomási épületek nemcsak hogy nem eléggé tágasak a hivatalnokok felvételére, hanem miután hivatalnokokká már csak mívelt egyéneket lehet szándékunk felvenni, oly rossz állapotban is léteznek, hogy a legrosszabb parasztkunyhókban inkább lehetne lakni, mint ezen épületek némelyikében és még ezekben is érezhető hiány van.

Maga a vonal semmi feltétel alatt meg nem felel azon czélnak, mely egy, főleg a kereskedelemre és iparra utalt vasutat emelni képes legyen, mert az nevezetesen nagyobb helységektől nem csekély távolságban húzódik el, sőt még az állomási épületek sem fekszenek azon helységek közelében, melyek nevét viselik.

Utazó, ugy szállítók elidegenitetnek a vaspálya igénybe vételétől az által, mert az állomások távol esvén a községektől, a fuvarozás odáig költséges, minélfogva egyenesen inkább a tengelen szállítást veszik igénybe, mi az esetben nem történnék, ha az állomási épületek a falvak kiterjedésére nézvesti tekintetből közvetlen azok mellett állanának, s ez által a szállítás körül sok költség megtakaríthatatnék.

A közlekedés annyival drágább a mennyiben egyes állomási épületek helyei meghatározásánál még a meglevő közlekedési utak is figyelmen kívül hagyattak, minélfogva csak egy kavicsatlan természetes mezei uton lehet more patrio az állomási épülethez jutni.

Esős időben, mi rendesen tavaszkor és ősszel, sőt gyakran télen is — ha az nem különösen kemény — bekövetkezik, az utak oly járhatlanokká válnak, hogy valóban reájok illik egy nagy magyar író azon felelete, melyet adott, midőn a magyar országut tulajdonságainak rövid leírására szállítottatott fel, s mely válasza talán még sokan emlékezni fognak: *„a magyar országut egy, két árok közé szorított elkerülhetlen sár“*, nem lehet tehát csodálni, hogy

ilyen utakon az üres szekér is csak lassan és nagy ügyel-bajjal halad, teherszállításról tehát szó sem lehet, pedig épen ezen időszakokban van a mezei gazda kevésbé elfoglalva gazdasága körül s ezen időt a helyett, hogy tétlenül töltené, ezélszerübben használhatná különböző árucikkek fuvarozására, mert fuvarozhatna például: gabonát, tüzelő- vagy szerszámfát, gyapjút, dohányt, vasat, teglát stb. és ez által keresete volna.

De az utazóról sincsen gondoskodva, mert az, különösen ha vidéki, egyes állomásokon kocsit nem kap, mely őtet a faluba illetőleg a vendéglőbe szállítaná. Várótermek az állomásokon, ha vannak is, olyanok, hogy azokat az utas rendesen nem használhatja.

Eltételezve mindezekről, az állomási épületek távol-sága a községektől az ipar fejlődésére nyomasztó hatást gyakorol, mert ipartelepítmények felállítása tetemes mellé-kes költségekkel van összekötve, a telepítvény-tulajdonos pedig a gyártmányokat vagy a nyers terményeket mázsán-kin kéntelen szállítani a vasuthoz, vagy a vasuttól vállal-kozó pedig nem igen fog találkozni, ki az ily bizonytalan feltételek mellett üzérkedésre adná magát.

Ily körülmények között előrelátható, hogy a mivelés általában igen lassan fog fejlődni, s az idegen gyártmányok-nak versenyüinktől itt az országban nincs mit tartaniok.

Továbbá azt fogja találni a tősgyökeres szakférfit, hogy a lejtmerési viszonyokra s a műépítványokra — mi pedig életkérdés az üzlet annak idejébéli fejlődésére — nem sok gond fordított, s hogy a pályavonal kanyarula-tai miatt a szállítás megdrágul.

Ha azon iratokat vesszük kezeinkhez, melyek a je-lenlegi magyar kir. éjszaki vasut létesítésére alapul szol-gáltak, mint például:

a) a pest-losonez-beszterczebányai vasut és Sz.-István kőszénbánya társulat hiteles ismerete;

b) emlékirat a cs. kir. szabadalmazott pest-losonez-beszterczebányai vasut és Sz.-István kőszénbánya-társulat jövedelmezőségéről, azokban ugyan találunk szép irályt és szép számításokat, melyekről többet lehetne mondani, ez azonban távol vinne jelen iratom céljától, nekem pedig itt csak azt czélom kimutatni, hogy két ujon létesített vaspálya mire támaszkodott a jövedelmezőségre nézve. — Ugyanis: a pest-losonez-beszterczebányai jelenleg a magyar kir. éjszaki vasut az érintett emlékirat szerint következő jövedelmeket mutat ki, mely jövedelmek azonban igen feltűnő áruféléken és gyártmányokon alapszanak.

a) Személyforgalom.

A vaspálya népességi területe és köre 1.392,535 lelket mutat ki statistikai adatok alapján; ebből $\frac{1}{20}$ -ad rész, tegyük fel egyszer utazza végig az egész vonalt évenként, és feltéve, hogy 100 személy közül 60 a III-ik, 30 a II-ik és 10 az I-ső osztályban utaz, mely szerint az átlagos ár fejenként és mértföldenkint $22\frac{1}{2}$ kr-ra, így tehát 17 mértföldnyire 3 frt 82 kr-ra vétetik fel, — ez 69,626 utazó után 265,971 frt 32 kr jövedelmet képvisel.

I. Salgó-Tarjáni állomás.

a) Kőszénzállítás Hatvanra (750,000 mázsa)	
8 mértföldnyire 1 krjával	60,000 frt
b) Kőszénzállítás Pestre (3.000,000 mázsa)	
17 mértföldnyire 1 krjával	510,000 frt
c) Vas, papiros, posztó, edény stb. Pestre (150,000 mázsa), mértföldenkint 2 kr	
17 mfdnyire	51,000 frt

d) Állati termelések és állatok Pestre 17	
mftld 60,000 mázsa 2 krral	20,400 frt
e) Szerszámfa, tüzelő- és pintérfa 180,000	
mázsa Pestre 17 mftld 2 krral	61,200 frt
Összesen	702,600 frt

II. Kis-Terennei állomás.

a) Bányaipar-termelések : 893,790 mázsa	
nyers vas Pestre 15 mftld 1 krral .	134,068 frt 50 kr.
b) Gyapju 500 mázsa Pestre 15 mftld. 2	
krral	150 frt — kr.
c) Gabona 1000 mérő Pestre 15 mftld. 2	
krral	300 frt — kr.
Összesen	134,518 frt 50 kr.

III. Pászthói állomás.

a) Bor 20,000 mázsa Pestre 13 mftldre 2 krral	5,200 frt.
b) Gabona 1000 mázsa Pestre 13 mftld. 2 krral	260 frt.
c) Gyapju 100 mázsa Pestre 13 mftld. 2 krral	26 frt.
Összesen	5486 frt.

IV. Apcz-Szánthói állomás.

a) 20,000 mázsa gabona Pestre 11 mftld. 2 krral	4,400 frt.
b) marha 3000 mázsa Pestre 22 krral	660 frt.
c) Gyapju Pestre 200 mázsa 22 krral	440 frt.
Összesen	5,500 frt

V. Hatvani állomás.

a) bor	15,000 mázsa Pestre 9 mftld. 2 krral	27,000 frt.
b) gabona	500,000 " " " 18 "	90,000 frt.
c) repcze	18,000 " " " 18 "	3,240 frt.

d) ázalék	10,000	mázsa	Pestre 9 mfd.	18 krral	1,800	frt.
e) kukoricza	50,000	"	"	" 18	"	9,000
f) zab	30,000	"	"	" 18	"	5,400
g) Szeszes italok	25,000	"	"	" 8	"	4,500
h) gubacs	3,000	"	"	" 18	"	540
i) liszt	15,000	"	"	" 18	"	2,800
k) állati hulla- dék, rongy						
stb.	8,000	"	"	" 18	"	1,440
l) tollu	2,000	"	"	" 18	"	360
m) gyapju	8,000	"	"	" 18	"	1,440
n) nyers és kiké- szített bőrök	20,000	"	"	" 18	"	3,600
o) szalonna és disznóhus . .	5,000	"	"	" 18	"	900
p) olaj	600	"	"	" 18	"	108
q) vágómarha	20,000	"	"	" 18	"	3,600
r) fa- s egyéb tüzelő-anyag	10,000	öl	"	" 3/0375=		30,375
s) dohány	85,000	mázsa	"	" 18 krral		15,300
Összesen						201,303

VI. Turai állomás.

a) 60,000	mázsa	gabona	Pestre 8 mfd.	2 krral	9,600	frt.
b) 3000	öl	fa	Pestre 2	70 krral	8,100	frt.
c) 3000	mázsa	marha	Pestre 16	krral	480	frt.
d) 200	mázsa	gyapju	Pestre 16	krral	32	frt.
Összesen						18,212

VII. Aszódi állomás.

a) 27,800	mázsa	gabona	Pestre 7 mfd.	2 krral	3,892	frt.
b) 1,200	"	gyapju	"	" 2	"	168

c)	3,100	mázsa	fa	Pestre 7 mfd.	2 krral . . .	434	frt.
d)	6,500	"	bor	" " " 2 "	" . . .	910	frt.
e)	2,500	"	különbfélék	Pestre 7 mfd.	2 krral	350	frt.

Összesen 5,754 frt.

VIII. Gödöllői állomás.

a)	7,000	mázsa	gabona	Pestre 5 mfd.	2 krral	700	frt.
b)	350	"	gyapju	" 5 "	2 "	35	frt.
c)	14,000	"	fa	" 5 "	10 "	1400	frt.
d)	2,800	"	bor	" 5 "	10 "	2800	frt.
e)	710	"	különbfélék	" 5 "	2 "	71	frt.

Összesen 2486 frt.

IX. Isaszeghi állomás.

a)	500 öl	tüzifa	Pestre 4 mfd.	13,500	mázsa		
			15 krral			540	frt.
b)	1,500	mázsa	sertés	Pestre 15 krral . . .		120	frt.
c)	1,500	"	juhok	" 15 "	. . .	120	frt.
d)	10,000	"	gabona	" 2 "	. . .	800	frt.
e)	100	"	gyapju	" 8 "	. . .	8	frt.
f)	2,000	"	különbfélék	" 8 "	. . .	160	frt.

Összesen 1,748 frt.

X. Péczeli állomás.

a)	6,000	mázsa	gabona	3 mfd.	2 krral . . .	360	frt.
b)	200	"	gyapju	3 " 6 "	. . .	12	frt.
c)	1,000	"	fa	2 " 2 "	. . .	30	frt.
d)	300	"	bor	3 " 6 "	. . .	18	frt.
e)	1,100	"	különbfélék	3 " 2 "	. . .	66	frt.

Összesen 486 frt.

XI. Csabai állomás.

a)	10,000	mázsa gabona	2 mfd.	2 krral	. . .	400	frt.
b)	500	" bor	"	4 "	. . .	20	frt.
c)	400	" gyapju	"	2 "	. . .	16	frt.
d)	1,500	" repce, zab, kukoricza stb.	2				
		krral				60	frt.
							Összesen 496

XII. Rákosi állomás.

a)	1.200,000	mázsa téglá Pestre	1 mfd.	1 krral		12,000	frt.
----	-----------	--------------------	--------	---------	--	--------	------

XIII. Kőbányai állomás.

a)	Sör az Isaszegh, Gödöllő, Aszód, Hatvan, Pásztó és Tarjáni állomásokra közép-számitás szerint 8 mfdnyire	5000 mázsa					
	2 krral					800	frt.
b)	Sör Pestre $\frac{1}{2}$ mfd.	80,000 mázsa				800	frt.
							Összesen 1600

XIV. Pesti állomás.

a)	Deszkák, zsindelyek stb. Hatvanba	140,000 mázsa	9 mfd.	2 krral		25,200	frt.
b)	Szappan, gyertya stb. Hatvanba	18 krral	6,000 mázsa			1,080	frt.
c)	Befőzött gyümölcs Hatvanba	18 krral	100 mázsa			18	frt.
d)	méz	2,000 mázsa Hatvanba	18 krral			360	frt.
e)	üvegárúk	1,000 "	"	18 "		180	frt.
f)	gyári vas	6,000 "	"	9 "		540	frt.
g)	fűszerek	16,000 " az állomásokra Pest-től Hatvanig közép-számitás szerint 8 mfd.	2 krral			2,560	frt.

h) Posztó stb. az állomásokra Tarjánig 10,000	
mázsa 16 krral	1,600 frt.
Összesen	31,538 frt.

XV. Katonai s egyéb kincstári szállit-	
mányok	25,000 frt — kr.
XVI. Gyors szállitmányok és málha-	
sulytöbblet	30,000 frt — kr.
XVII. Különbféle itt meg nem nevezett	
jövedékek	25,301 frt 18 kr.

Összesítés.

a) Személyforgalom	265,971 frt 32 kr.
I. Tarjáni állomás	702,600 frt — kr.
II. Kis-Terennei állomás	134,518 frt 80 kr.
III. Pásztói	5,485 frt — kr.
IV. Szántói	5,500 frt — kr.
V. Hatvani	201,303 frt — kr.
VI. Turai	18,212 frt — kr.
VII. Aszódi	5,754 frt — kr.
VIII. Gödöllői	2,468 frt — kr.
IX. Isaszeghi	1,747 frt — kr.
X. Péczeli	486 frt — kr.
XI. Csabai	496 frt — kr.
XII. Rákosi	12,000 frt — kr.
XIII. Kőbányai	1,600 frt — kr.
XIV. Pesti	31,538 frt — kr.
XV. Katonaság	25,000 frt — kr.
XVI. Gyorsszállitmányok	30,000 frt — kr.
XVII. Különbfélék	25,301 frt 18 kr.
Összesen	1.470,000 frt — kr.

Az üzleti költségek következők, u. m. :

1) Általános kezelés mértőföldenkint 1,970 frt,	
18 mfdre	33,490 frt.
2) Üzletkezelés mértőföldenkint 3776 frt,	
17 mfdre	64,192 frt.
3) Közlekedési szolgálat mértőföldenkint	
7,255 frt, 17 mfdre	123,335 frt.
4) Vonalfentartás mfdenkint 3,985 frt, 17	
mfdre	67,745 frt.
5) Az üzleti anyagok és a vasut felszerel-	
vényének fentartása mfdenkint 4,960	
frt, 17 mfdre	84,320 frt.
6) Különbfélék	26,918 frt.
Összes kiadások	400,000 frt.
a bevételből vagyis	1.470,000 frtból
levonva a fenti	400,000 frt
költségeket, marad tiszta jövedelem .	1.070,000 frt,
mely jövedelem	7.402,507 frtnyi
építési tőke után 14½ % -et jövedelmezne.	

Az itt felsorolt adatok képezték alapját egy oly vasut létesítésének, melynek Magyarországra nézve nemzetgazdasági életkérdésnek és versenyvasutnak kellett volna lennie, s ezen adatokra támaszkodva ugyanazon emlékirat 38-ik lapján továbbá ez mondatik :

„A szolgálatnak illetén szervezésénél a társulat azon szándéktól volt áthatva, hogy már a szervezés alapvonalai által miveletei gyorsaságára és takarékoságára nézve azon előnyöket biztosítsa, melyek az üzlet menetének egyszerűsítéséből erednek, a mennyiben az a szigorú ellenőrködéssel — mely mindenestre szükséges — összeegyeztethető.

Az építési tőke leszállítását illetőleg, a társulat kizárólag a részvényesek érdekei által vezéreltette magát.

A tervezet áttanulmányozásánál nem találkozunk azon hiúsággal, hogy vagy nagyszerű építményeket felállítani, vagy pedig minden áron valami újat teremteni lett volna szándék, sőt inkább azt véljük, hogy büszkeségből mindenből, mi ismeretes s a próbát kiállotta, a legegyszerűbbet, legjobbat és legolcsóbbat kikeresve, azt kívánták alkalmazni; azon czélt látjuk továbbá előtérben, miszerint a vasutnak a jövő üzlet szükségleteinek megfelelő létesítése és felszerelése a lehető legrövidebb idő alatt s a legcsekélyebb költségekkel eléressék; elégtétellel említjük itt fel innen meritett ebbeli tapasztalatunkat is, miszerint minden építkezéseknél figyelem fordított arra, hogy azoknak a később fejlődő forgalommal lépést tartó gyarapítása az üzlet megakasztása nélkül, s a mennyire lehetséges az eredeti építkezések használásával lehetővé váljék.

Ezen oknál fogva követtetett az ideiglenes építkezési rendszer.

Ha fentebbieket a létesültekkel összehasonlítjuk, akkor ez valóban több az ironiánál! mert mire volt alapítva az annyira hangsúlyoztatott gyorsaság és takarékoság a miveletekben, — mire az üzlet egyszerűsítése, hogyan egyeztethetők össze nagyszerű építmények a tetteleg fennálló téglakunyhókkal? — Ezen eljárást valóban azon háztulajdonoséhoz kell hasonlítanom, ki jövedelmező bérházat szándékozik építtetni, annak javítása azonban neki évenként oly tetemes költségekbe kerül, hogy azok a jövedelmet majdnem felemésztik, az épületről pedig — ez szilárd nem lévén — nem tudhatni mely perczben dől össze. Nem jobb-e tehát mindjárt a tervezetkor a czélszerűséget és tartósságot tekintetbe venni? De mily kifejezhetlen sajnálkozó mosolylyal fogják azt szakavatottak és jártas iparosok tekinteni, ha nekik a pályavonalt összes szerelvényeivel együtt al- és felépítményeivel valamint épületeivel

megmutatjuk hogy lássák, miszerint itt minden eddig ismert, próbált, legegyszerűbb, legjobb és legolcsóbb összpontosított, ezen látvány azokra nézve bizonyára nem igen épületes lesz, és nehezen fogunk valakit találni, ki valamely vasuttervezésénél a cs. kir. pest-losonc-besztercebányai, jelenleg magyar kir. éjszaki vasut rendszerét követné. — Minden esetre satyra azonban azon állítás: hogy *az épületek csak ideiglenes használatra állítottak fel*; — még nagyobb satyra pedig az, hogy mindjárt ezen állítás után az építési költségek az osztrák birodalom vaspályái költségeivel hasonlítottak össze. Ezen állításnál nem emelkedhetett érvényre azon nézet, hogy a pálya oly vonalon húzódik át, melyre épen akkor volt szükség, s így állandónak nem is tekinthető, vagy pedig egy ember élet kívántatnék meg arra, hogy azt jövedelmezővé tenni lehessen, és még akkor is a művelés fejlesztése által kellene terményeket teremteni, melyek által a pálya jövedelmezőségét megalapítani és biztosítani lehetne. — De ez nem így áll! — Nem szándékom itt semmi újat mondani, vagy magamat kecségtető álmokba ringatni, hanem nyíltan meg kell vallanom, hogy e viszonyok helytelen árnyaszínezetét, mely ezen vaspálya tervezeténél és megalapításánál alkalmaztatott, fel nem foghatom. A jövedelem ugyanis az ipar, föld- és bányaművelés gazdagságára lett alapítva, mi eleendő volt, ha az előleges kutatások, illetve statisztikai adatok valóságos s nem légből szedett számokra támaszkodtak volna, és a vaspálya minden esetre — habár a költségek tetemesebbek lettek volna is, minden irányban és tekintetben czélszerűbben építettett volna, mint valóban építettett. Mit használ az olyan építkezés, mely évenként saját tökéletesbitésére nagy pénzáldozatokat vesz igénybe, és ha egy mozzanatra — bár a felhasznált tőke az eredményhez hasonlítva igen jelentékeny volt — néhány százezer

forint megtakarított is, az eként megtakarított összegek mégis a vaspályának megfelelő állapotba leendő helyezése tekintetéből szükségkép kétszeresen sőt háromszorosan is ki fognak adatni. És hol találták meg a részvényesek dicsfény koszoruzta kamatjaikat? Oh! igen is! megtalálták, de hol? Egy vaspálya létesítésénél alapul szükségese a következők u. m. a lehető legbiztosabb adatok gyűjtése a helyi, természeti, kereskedelmi és ipar viszonyokról mindazon községekből, melyeken a vasutvonal keresztül húzódik, és különösen szükségesek ezen adatok oly községekről vagy városokról, melyeken felvételi állomásokat kell felállítani. Ezeknél különösen a közlekedési utakat, melyek a községeket az indóházal közvetlen összekötik, számításon kívül hagyni nem szabad.

Indóházaknál, melyek idővel terjeszkedhetnének, már a tervezéskor tekintettel kell lenni arra, hogy a személy-forgalomnak az áruforgalomtól leendő elkülönítése végett elegendő hely maradjon egy másik sinvágány lerakására, — továbbá kell, hogy az indóházi helynek vizirányos fekvése legyen, s mind az, mi tapasztalat szerint akadályul szolgálhatna, elhárítandó; végre az építés a legszilárdabban létesítendő s annak idejében az üzlet biztonságára és megbízhatóságára nagy figyelem fordítandó.

Mindazok irányában, miknek egy nemzet követelését úgy szólván örök időre kell kielégíteniök, az egyszeri nagyobb kiadások nem eshetnek nyomatékosan a mérlegbe, és hogy egy vasut czélszerű legyen, mindenesetre szükséges annak egyenes irányt adni és minden kanyarulatot ha csak lehet mellőzni, mert ha a kanyarult vonalok költségei az egyenes vonalukéhoz hasonlítva — mely utóbbiakat talán leásások, feltöltések, utvezetékek, alagutak stb. által lehetne csak létesíteni — valamivel csekélyebbek is, mégis nem szabad szem elől tévesztetni azt, valljon

nem-e megy fel a felépítkezésre mi az alépitményeknél megtakarított.

A vonalnak kanyarodott vezetése általi meghosszabbításával az áruszállításnak is szükségkép drágulnia kell; igen előnyös volna tehát, ha a jövőre nézve a szállítási árak újabb vasutépítési engedélyezések alkalmával nem az engedélyt keresők által tervezett vonal fekvése hanem a légvonal szerint vétetnének számításba.

Tekintsük most már azon viszonyokat, melyek a cseh éjszaki vaspályának szolgáltak alapul; — az a legbiztosabb adatokat tudta megszerezni, hogy a részvényesek irányában biztos számítást állithasson fel; ugyanis az a következő adatokra támaszkodott:

A cseh éjszaki vaspálya az egyenes pálya előnyeit kizárván, a természetést és forgalmat az országban biztosítani törekedett, de az által nem tévesztette el szem elől azon főtényezőt, hogy gyors és olcsó összeköttetést hozzon létre az Elbe folyóval és az Elbe vasuttal, valamint el nem mulasztotta biztosítani az ipart sem, mely arra volt szorítkozva, hogy gyártmányait zárt telepítvényekbeni üzlet által olcsó munkaerővel s így főleg a gyártmányi költségek kevesbitésével elősegítse.

Azon terv, melynek létesítése által egy Teschentől vezetendő vasut a cs. kir. szabadalmazott osztrák állam vasut Bodenbachi állomásával összeköttetnék a következő kerületeket u. m. Teschent, Bensent, Cseh-Kamenitzot, Rumburg, Hainspach, Schlukenau, Warnsdorfot, Zwickau, Gabel, Cseh-Leippát, Niemes, Weisswasser és Jungbunczlaut, hozná egymással összeköttetésbe, mi által 500 helységnél több érintetnék.

Habár a tescheni és bensen kerületek ezen vasut által az Elbe folyó és az Elbe vasut közelsége miatt kevesebb előnyben részesülnének is, és a gyártmányaikkal li

kereskedés (fonalak, festékanyagok és liszt) csak éjszak felé volnának utalva, mégis ellenben a szövött és rövid árukkali jelentékeny kereskedés fejlődése és biztosítása a kamenitzi és warnsdorfi iparkerületekben kiválólag a tervezett vonal létesítésétől függ, — s a Steinschönau és Haidai üveghuták is csak ezen vasut által jutandnak oly helyzetbe, hogy üzleteik átalakításáról gondoskodhasanak.

Egy főtényezőt képez ezeknél a közsénfogyasztás, melyről a cs. kir. szabadalmazott cseh éjszakai vasut átnézete (prospectus) 1866. márczius haváról, valamint továbbá a különböző szállitmányi czikkekről a községek által nyújtott, gondosan megvizsgált statisztikai adatok alapján készült kimutatás, a következőket tünteti ki u. m.:

	B é c s i m á z s a	
	$\frac{1}{2}$ mértföldtől 5 mértföldig	5 mértföldön felül
A feldeni állomás és környéke.	360,000	
a benseui és matersdorfi állomás.	247,000	
az ebersdorfi állomás.	289,000	
a cseh-kamenitzi állomás	120,000	
a steinschönau "	80,000	
a falkenau "	20,000	
a tannenbergi üveghuta	40,000	
kreibitz-schönfeldi állomás	—	200,000
Kreibitz-Neudörffi állomási.	—	138,000
Georgenthal-Rittergrund	—	150,000
Warnsdorf (Nagy Schönau, Spitzkurnersdorf, Leitersdorf és Walddorffal)	—	1.260,000
Rumburg (Hainspach, Schönau, Nixdorf, Schluckenau, Georgswaldl, Ehrenberg és a százsz községekkel)	—	1.406,000

	B é c s i m á z s a	
	$\frac{1}{2}$ mértfdl- tól 5 mértfdlig	5 mértfdön felül
Schönlinde (Langengrund, Schön- born, Schönbüchl, Wolfsberggel)	—	300,000
Röhrsdorf (Zwieken, Giebel, Merk- thal, Lindenau és Krombachal). .	—	327,000
Haida (Blottendorf, Burgstein és Pi- lával)	—	249,000
Langenau	—	40,000
Cseh-Leipa és környéke.	648,000	
Brenn-Niemes	58,000	
Habstein-Neusehloss	34,000	
Hirschberg	30,000	
Woken	18,000	
Bösig.	15,000	
Weisswasser	55,000	
Öszvesen	2.014,000	4.070,000

Továbbá ezen két vaspályán az áruforgalom — tekintve az igen élénk ipart, a vasut mentén fekvő nagy erdőségeket, valamint hogy a vidék gabonában szegény — igen jelentékennyé nőheti ki magát.

Ezen áruk, tekintettel a tetschen-warnsdorf-rumburgi és jungbunczlau-rumburg-warnsdorfi vasutakra, valamint tekintettel az engedélyezett szállítási árakra, melyek érczeknél, gabonánál, építésre szükséges köveknél, fánál stb. csekélyebbek, a következő táblázatban számszerint következőkép mutatkoznak ; u. m.:

	Teschen, Warnsdorf, Rumburg,	Junghuns- lau, Rumburg, Warnsdorf,
	k ö z ö t t	
	középszámi- tás szerint 5 mértföldre	középszámi- tás szerint 8 1/2 mértföldre
	m á z s a	
1. Érczek	20,000	10,000
2. Gabona	80,000	230,000
3. Árpa szeszégetőknek	32,000	35,000
4. Tüzifa, égető- és szerszámfa, desz- kák stb.	100,000	158,000
1-ső öszveg	242,000	433,000
5. Barna köszénhamu, gipsz és egyéb trágyaszerek	5,000	4,000
6. Mész, cement, agyag stb.	70,000	45,000
7. Pala és téglanyag	5,000	4,000
8. Só	28,000	18,000
9. Vas, aczél, érczek és efféle áruk, gépalatrészek stb.	18,500	23,800
10. Répa.	10,000	8,000
11. Burgonya, széna, szalma, repcze, luczernamag, komló, ázalék, fő- zelék és lenmag	40,000	104,000
12. Gyümölcs	28,000	20,000
13. Cserje és dongák.	10,000	11,000
14. Nyers pamut	80,000	10,000
15. Belföldi pamut	150,000	85,000
16. Gyapju és gyapjuszövetek.	10,000	12,000
17. Len, kender, kócz és lencszövetek	15,000	25,000
18. Szövetek és rövid áruk	218,000	135,000
19. Festékanyagok	60,000	30,000

	Teschen, Warnsdorf, Rumburg,	Jungbuns- lau. Rumburg, Warnsdorf
	k ö z ö t t	
	középszámi- tás szerint 5 mértföldre	középszámi- tás szerint 8 1/2 mértföldre
	m á z s a	
20. Czukor	8,000	32,000
21. Kávé, pótkávé, chocoladé és kü- lönbféle fűszer áruk	12,000	15,000
22. Liszt és malomgyártmányok . .	60,000	105,000
23. Sör, bor, eczet és különféle italok	52,000	61,000
24. Hus, vad, írósvaj tej és különfélék	1,500	1,000
25. Borszesz, pálinka, spodium, melasse	12,000	18,000
26. Olaj, keményítő és más pótanyagok, soda, vitriol, hamuzsir, gyuszerek	35,000	30,000
27. Papiros és papirgyártmányok .	6,000	8,000
28. Üveg és üvegáruk	73,000	60,000
29. Czipők, bőr-, fa-, szalma-, selyem- és egyéb rövidárúk	2,000	3,000
30. Anyag és porcelán áruk . . .	4,000	5,500
31. Ásvány vizek	300	500
32. Dohány és szivar	4,000	5,000
33. Faggyu, szappan, gyertya stb. .	5,700	8,000
34. Zsákok göngyöletek stb. . . .	4,000	5,000
II-ik összeg .	1.027,000	893,000
Különbféle átmeneti áruk az északi és északkeleti, ugy a déli és dél- nyugati németországi vasuthálóza- tok között	100,000	250,000
Ehez az I-ső összeg .	243,000	433,000
II. „ .	1.027,000	893,000
Az összegek összege .	1.369,000	1.576,000

A $19\frac{1}{2}$ mértföldnyi vasut személyforgalmára nézve — tekintetbe véve, hogy a cseh-éjszaki vaspálya az osztrák birodalomnak legsűrűbben lakott vidékén vonul át, — tekintetbe véve továbbá a pardubitz-reichenbergi, valamint az éjszaki államvaspálya körülményeit, egy számítás állítatott fel, mely azt következő $\%$ -ekben tünteti fel, u. m.:

12% az I. osztályban	3464 személy	7 mfdre	24248 személy-mfd.
16% a II. „	55,426 „	$6\frac{1}{2}$ „	360,269 „ „
83% a III. „	287,528 „	$4\frac{1}{2}$ „	1,293,876 „ „
Összesen		346,418 személy	1.678,393 személy-mfd.

Miután a IV-ik osztályu kocsik életbe léptetése szándékoltatik, annálfogva a Buschtehradi vasut forgalma ellenében 64,662 személy 3 mértfölddel, s így összesen 193,986 személymértföld számittatik.

A jövedelmi számítás következőkép mutatkozik, u. m.:

	Egyenkint		Összesen	
	frt	kr.	frt	kr.
1. Személyforgalom.				
I. oszt. 24,248 személy 36 kr.)	mértföldenkint	8,729	28	
II. „ 360,269 „ 27 „)		97,242	63	
III. „ 1,293,876 „ 18 „)		232,897	68	
IV. „ 193,986 „ 12 „)		23,278	32	
Ehez az utazási málha, mely az éjsz. államvaspályánál 4.4% -et, a reichenbergi s pardubitz-i pályánál 2.4% -et tesz, s e szerint az egyes utazó uti illetményéből 3% számittatott. . .		10,865	33	373,043 24
2. Áruforgalom.				
242,000 mázsa áruk középszámítás szerint 5 mértföldre, hol				

	Egyenkint		Összesen	
	frt	kr.	frt	kr.
engedményszerüleg a vitelár 12.5 krra tehető, itt azonban csak 10 krral számítva, tesz	24,200	—		
433,000 mázsa áruk középszámi- tás szerint $8\frac{1}{2}$ mfdre, hol engedményszerüleg a vitelár $18\frac{8}{10}$ krra tehető, itt azonban csak 17 krral számítva, tesz	73,610	—		
1.027,000 mázsa áruk középszá- mitás szerint 5 mfdre, hol en- gedményszerüleg a vitelár 20 krra tehető, itt azonban csak 14 krral számítva, tesz . . .				
893,000 mázsa áruk középszámi- tás szerint $8\frac{1}{2}$ mfdre, hol en- gedményszerüleg a vitelár 34 krra tehető, itt azonban csak 25 krral számítva, tesz . . .	143,780	—		
100,000 mázsa közvetlen árufor- galom á 12 kr.	12,000	—		
250,000 mázsa közvetlen árufor- galom á 12 kr.	50,000	—	62,000	—
3. Készényszállítási forgalom.				
2.014,000 mázsa 5 mfdnyire szá- mitva az egyes állomások tá- volságára, tekintettel a cseh- luppai és hajdai vasutak en- gedményezésére 2.9 mfdnyi szállítási távolságra számítva, tehát engedményszerüleg 7.25				

	Egyenkint		Összesen	
	frt	kr.	frt	kr.
krra tehető mázsánkint, itt csak 6.2 krral számítva mázsánkint, tesz	128,840	—		
4.070,000 mázsa 5 mfdnél többre számítva, az egyes állomások távolságára középszállítási tá- volság szerint $7\frac{1}{10}$ mfdnyire, tehát engedményszerüleg 16.28 krra tehető mázsánkint, itt azonban csak 15 krral számít- va mázsánkint, tesz	610.500	—	731,340	
4. <i>Gyorsszállítmányok s különfélék.</i>				
Gyorsszállítmányok, mellékes il- letmények, uri-fogatok, ló- és marhaszállítmányok, különvo- natok, haszonbérek stb.				
A pardubitz-reichenbergi vasutnál ezen jövedékek 1864-ben mért- földenkint körülbelül 28,000 frtot az éjszaki államvaspályá- nál pedig mfdenkint 6,750 frtot tettek, itt azonban csak 4,200 frttal számítottak má- zsánkint, tesz	81,900	—		
Apóstaközlekedés $19\frac{1}{2}$ mfdnyire naponta kétszer minden irány- ban 28,470 mfdet tesz, melye- ket engedményszerüleg 80 krjával számítva, tesz . . .	22,776	—	104,676	—
Összesen			1.735,899	24

Az évenkénti megsemmisítések üzleti költségek stb. levonása után a részvények kamatára és osztalékokra fennmarad 563,414 frt 38 kr., vagyis a 8 millió frtnyi értékben kibocsátandó részvények 7.04%-et fognak kamatozni.

Különösen kiemelendő itt még azon körülmény, hogy a számításoknál és tételeknél a termesztés és forgalom minimuma vétetett fel alapul, s a külföldi szövetek, gyarmatáruk, finom festékanyagok és egyéb áruk behozatala tekintetbe nem vétetett.

Végre az Elbe folyó jobb partján fekvő kerületek, melyeken a pálya átvonul, tüzelő anyagban szenvedvén hiányt, ezen hiány épen az iparüzletben és a háztartásban leginkább érezhető.

A vasut által az iparkerületek az auszig-tepliczi kőszéntelepekből elegendő és olcsó kőszéntet kapnak, miáltal az ipar nem csak emelkedni, hanem terjeszkedni is fog, és végre az igen érezhető gabonahiányon az olcsóbb vasuti szállítás által segítve van.

A magyar-éjszaki vasutnak a cseh-éjszaki vasuttal összehasonlítása által csak párhuzamot kívántam vonni ezen pályák viszonyaira nézve, melyek egymástól oly anynyira különböznek, mert míg az utóbbinál az ipar nagyban és kicsiben fennáll és annak tökéletesbitése és kiterjesztése a vaspálya által lehetővé tétetik, az auszig-tepliczi kőszén mint olcsóbb tüzelő anyag szállításával, addig a magyar kir. éjszaki vaspálya mentében eddigelé még semmiféle ipartelepítvények nem léteznek, ezeket tehát előbb teremteni kell; ellenben a magyar-éjszaki vasutnak biztos jövedelmei vannak a kőszén, gabona és vasszállításából s ezek képezik szállítmányai főbb kutforrását. — A felejtethlen Mayer azt mondja a kőszénről és vasról, hogy ezek feltételei a polgárosodásnak, azok nélkül az emberi lét ezen túl már nem képzelhető, sőt ezek erkölcsiségünk főténye-

zöi. Hasonlóan nyilatkozik a híres angol Pitt a köszénről, ki egykor kérdezettvén, mily jövője van Oroszországnak? azt felelte: „semmi! mert köszene nincsen.“

Köszén és vas nélkül gőzgépek, vasutak, gyorssajtók stb. soha sem léteztek volna. Több népek ezek után élnek, mi pedig ezekkel szítjuk és tartjuk fen kovácműhelyeinket, olvasztó kemenczéinket és gépeinket, melyek az iparnak mozgó erőt kölcsönöznek a plánták maradványai által, melyek nemei és formái a jelenlegi földgömbön idegenek.

Köszén nélkül fél Európa nem sokára sivataggá válnék.

Az arany-, ezüst- és gyémántbányák korántsem járultak oly mértékben a gazdagság megalapításához, a kényelemhez és az ember boldogságához, mint annak raktára, mely a világ első plántái maradványait és vasat képező folyadékait tartalmazza.

Helyén lesz itt talán megemlíteni a Sunderlandi kőszéntelepeket Angolhonban, mely város csak akkor lett nevezetes, midőn a kőszénfogyasztás szaporodott, és e város a kőszénkivitelt London felé összpontosítani törekedett.

Nem lehet tehát eléggé ajánlani, hogy a kőszénszállítás Pest felé minél inkább támogattassék, hogy az ipar szükségleteinek egyáltalában megfelelni lehessen.

A kézműzet, valamint az ipartelepítvények fejlődése és haladása különösen a gyártmányok gyors szállítmányozásától függvén, maga a kormány is köteles volna vasutakat létesíteni és országos folyóinkat hajókázhatókká tenni, ha csak azon egy nyomatékos körülmény is nem tévesztetnék szem elől: hogy külföldi tőzsérek milyen követeléseket tesznek, míg tőkéiket országos vállalatunkba elhelyezik.

Meggyőződhattünk már arról az által is, hogy a számtalan vasuti engedélyek éppen az ehez szükségelt tőkéknek elfogadható feltételek melletti fel nem találása, vagy oly módoszatok miatt, melyek sem az ország sem az országos vállalatok érdekében nem fekszenek, nem létesítették.

Részemről azt vélem, hogy egy 10 és 40% között hullámzó agio nem éppen serkentő oly vállalatra nézve, mely idegen pénzzel dolgozik. — De ha bármiféle belföldi tőkékkel létesített vállalatokat szerencsés eredménnyel felmutathatunk, akkor nézetem az, hogy szükség esetén pénzt is kaphatunk a külföldről szerény és elfogadható feltételek mellett.

Egy vállalatnak lelkiismeretes megvizsgálása nem eléggé ajánlható, minek különösen azon esetben van alapos oka, ha a vállalatához részvénytőke szükségeltetik, melyhez ugy a szegény, mint gazdag állampolgár, vagy a külföldi, felbátorítva a kedvező színbe állított s nyilvánosan kihirdetett programmok által megtakarított vagyonát szenteli azon reményben, tőkeösszegét jó kamatra elhelyezve látni; de mily csalódás! midőn a vállalatból nemcsak semmi kamatot nem nyer, hanem tőkeösszegét is, habár nem egészen, de legalább nagyobb részben elveszti. Hasonló eseteket rövid idő alatt eléggé éreztünk, sőt értük azt, hogy értékpapirosaink a londoni pénzpiaczon hivatalosan jegyezve lenni megszűntek. Ugy hiszem, ez csak onnan ered, hogy a mi vállalataink — ámbár kivétellel nem éppen szilárd (solid) alapon nyugszanak, miáltal nemcsak bel-, de külföldön is a hitelt elvesztjük, — mi egyedül csak az országnak, mely tőkét szükségel, érzékeny kárára válik. — Minden vállalatnál nagy vigyázatra van szükségünk, mert nem kell felejtenuünk, hogy értékpapiraink vannak, melyeknek nominális értékük nincsen és igen gyakran 50%-tól alább szállanak; ily állampapirosra, jobban mondva, államjegyre

magára még bizalom külföldön nem található, mert csak azon állampapírok birnak teljes értékkel, melyek mindjárt előmutatásuknál (ezüst vagy arany általi hasonértékben fogadtatván el), a hasonértéket (alpari Werth) aranyban vagy ezüstben elnyerik.

Egy netán felvett tőke törlesztésére, vagy pedig vasutak létesítésére pénz könnyebben szerezhető ha a visszafizetés aránylag könnyebb alapra fektetve vettetik ki a népre, mi annál könnyebben eszközölhető, mennél csekélyebbek az egyes résztvevők által teljesítendő befizetési részletek, mert daczára annak az elért *egész* által mégis nevezetes összeg jönne össze, itt azonban még azon öntudat is gyakorolna hatást, hogy azon befizetett tőke, mely közczélokra volna fordítandó, nem elveszett pénz, hanem hogy az a tiszta jövedelem által biztos alapot képezvén, egyéb országos intézetek fokozatos élesztésére van hivatva, mikhez az állampolgárnak egyéb fizetésekkel járulni nem kellene, és azok üdvös voltát közvetlenül vagy közvetve mégis élvezhetné.

Az ujonnan létesítendő vasuti vonaloktól függ nevezetesen Magyar-, Erdély-, Horváth-, Tót-, Dalmát- stb. országokban az ipartelepítvények fejlődése a czélszerűbb bánya- és földmivelés stb., mert a nyert gyártmányok, termények és termelékek gyors és jutalmas eladás által a tőkét és fáradságot megfelelőleg behozzák.

Mellékvonalok inkább létesíttethetnének magán vállalkozók által, és hiszem hogy ezekre is lehetne belföldi tőkéket találni, ha a vállalat jól megfontolt szilárd alapra fektetnék, nem pedig egyes légben tervezők képzelt nézetre, kik saját „Ön“-jüket minden nekik kedvezően mutatkozó alkalomkor tekintetbe vétetni törekesznek.

Általában vasut építését előbb megkezdeni nem volna szabad, minekelőtte egy vonal létesítésére a szükséges

pénz nem biztos, mert egy oly vállalat, mely a kivitelre nézve csak félig rendelkezik pénzzel, a másik felére nézve pedig csak a jó reményre támaszkodik a cél tekintetéből körülbelül veszve van.

Hogy a kormány Magyarorszáiban és nevezetesen a Sz. István koronájához tartozó tartományokban a honpolgárok érdekében igen sokat tehetne, kétséget nem szenved, mert a kormánynak nem kellene a pénztőzsérektől tartania, mint Angolországban, hol a tőzsérek, kik Angolhonnak roppant államadósságát idézték elő, a legesekélyebb mozdulatnál a kormánynak ellent állának, ha az oly vállalatokba bocsátkozni szándékoznék, melyek az állampénztárt vennék igénybe.

Ha a vasuti fővonalok az állam birtokában volnának, s az egyes vonalak kezelése elismert derék szakférfiak kezeire bízhatnák, akkor tökéletesen meg vagyok győződve arról, hogy Magyarorszáiban a földművelés, ipar és kereskedelem és ezek által az ország gazdagsága és jóléte nem sokára oly virágzásnak indulna, mint a milyennek az jelenleg nem örvend.

Még inség bekövetkezése esetében is gyorsan lehet csapáson segiteni, ha a főközlekedési eszközök a kormány kezében és kezelése alatt vannak.

Ha figyelemmel vizsgáljuk a drágaság s kivált az inségi viszonyokat, melyek Magyarországot valamint főleg Európát látogatják, azt fogjuk találni, hogy drágaság soha sem jött létre a belföldi gabonakereskedők szövetkezése folytán, vagy általában más egyéb okból, hanem egyenesen a valóságos hiányból származott.

Oly országban mint Magyarország, mely kiválóan gabonát termeszt, és melynek egyes részei szabad és akadálytalan kereskedelmi forgalom által egymással összekötetvék, a szükség még a legterméketlenebb években sem nö-

heti ki magát valóságos inségig, s a legsilányabb termés is — ha avval takarékosan bánnak — elégséges lesz egész éven át ugyanannyi embert táplálni, mint a mennyi közép-szerű években gazdagabban táplálkozik.

Legrosszabb időjárás egy országra nézve vagy a tulságos szárazság, vagy pedig a tulságos nedvesség. — Gabona magaslatokon úgy mint rónákon, könnyű vagy nehéz földben megterem. Nem lehet tagadni, hogy a gabonakereskedés korlátozatlan és akadálytalan szabadsága az egyetlen hatályos eszköz az éhség ellen, és a legbiztosabban enyhíti a drágaságot; mert ezen csapások olyanok, hogy azokat, ha valóban hiány következett be, csak enyhíteni, de végkép elhárítani nem lehet, de erre is szinte csak közlekedési eszközök gyakorolhatnak befolyást.

Egy észszerűen s a nép érdekei tekintetbe vételével kezelt vasut az iparnak segítőleg állhat oldala mellett a nélkül, hogy jövedelmeit csorbitaná, valamint például ez tüzelő anyagok szállítása által Pestre, hol ekkoráig a legnagyobb ipartelepzetek léteznek — a nagy mennyiségben szállítással az árakra nyomasztólag hatni, és minden előnyösséget érdem-, nem pedig szeszély szerint meghatározni, képes volna, és lehetővé tehetné, hogy az ár mely némely években roppant felszökött, a tartós verseny miatt leszállna, úgy nem csak a szegény kunyhójábau, hanem a legnagyobb iparvállalatokban is olcsó tüzelő anyag használtathatnék, mi általa a szükség kívánta feljajdulásokon segítve volna.

A kormány egy maga az ország érdekeit hathatósan gyámolítani nem képes, kétségkívül szükséges tehát, hogy ezen nagy feladat létesítésére a hon összes lakói közreműködjenek, de mindaddig, míg mind az, a mit egy parlamentararis kormány mivel, rosznak nyilvánítatik, s a könnyen-hívó nép a kormány ellen izgattatik, addig ezen cél el-

érése a lehetetlenségek országába tartozik, — és ki szenved az által legtöbbet? maga a nép!

Valóban csak kegyelettel emlékezhetünk vissza a nagy magyar, boldogult gróf Széchenyi István következő kifakadására: „valljon fognak-e valaha napperzselte pusztáink és kietlen sivatagaink a mezőgazdaszat emelése által kellemes zöldbe öltöztetni? Magyarország tehát örökké ismeretlen maradjon a külföldnek? Óh igen! ez mind más-kép lehetne, ha százak a főuri rendből úgy, mint a nemes gróf s ugyanoly lángoló hazafiséggel felkiáltanának: Nem! nem! Hazánk jobb sorsot érdemel, s ezen gyűlöletes szennyfoltot le kell magáról mosnia, nekünk pedig nem szabad tovább tűrnünk, és ily a 19-ik századnak s a kereszténységnek szégyenére való állapotokat kulcsolt karokkal tétlenül néznünk.

Nem eskü, hanem csak a honszeretet és kötelesség érzete által egyesülve elhatároztuk tehát magunkat nehányan — serkentsen bár törekvéseinkben a remény sugara vagy sem — mindent elkövetni mi csak erőnkéből kitelik, hogy azt, a mit épen említettem, s még tizszerte többet, miről egy szót sem szóllottam, mire azonban hazánkknak égető szüksége van, életbe léptetni segítsünk.“

Dr. BALLAGI GÉZA.

Az egészset röviden előadva és eszméimet egybevetve, azok a következő főpontokban összpontosulnának, u. m.:

a) minden új vasutvonal létesítésénél, annak előnyösége egy szakférfiakból összeállítandó bizottmány által, — melynek tagjai nemzetgazdászok, mező- és erdőgazdászok, kereskedők, iparosok és vasuti szakférfiak volnának — megfontolandó és az annak alapján a bizottmány által hozandó határozat szerint lenne a kitüzött vonal létesítendő;

b) a vasutvonalak, nevezetesen pedig a fővonalak a kormány által volnának kiépítendőek, s a hol lehetséges az üzletet a kormánynak kellene derék vezénylők (igazgatók) által kezeltetni, az igazgatót azonban nem kellene korlátozni s kezét megkötni, mi végből hatásköre egy annak megfelelő szerződésben volna meghatározandó; de távol legyen egy államintézetet bérbeadni, mert azáltal nemcsak szegénységi bizonyítványt adna az állam maga magának, hogy nem képes azt kezelni, hanem vétek volna leginkább egy új életbe léptetett intézetet kezéből kiadni, melyről még biztos meggyőződést nem szerezhett, valjon jövedelmező-e a vállalat vagy sem; — itt csak egy példával akarom azt bizonyítani, hogy a m. kir. államvasut éjszaki vonala, ha a jelenlegi viszonyok szerint kezeltetik, igen könnyen 14% tiszta jövedelmet adhat mint államintézet;

c) folyóink és folyamaink, ha szükség, vidrákkal is szabályozandók volnának, oly vállalatokat pedig, melyek csekély járművekkel szándékoznak folyóinkon közlekedést életbe léptetni, pártolni és támogatni kellene;

d) a kormány kezelése alatt az árszabályzatokra, tekintet nélkül a pénzárfolyam változékonyságára, hanem csak az ország és különösen a helyiviszonyokat tekintve, a természetű és fogyasztó javára kellene hatást gyakorolni;

e) a kormány kezelése alatt lehetséges nyujtatnék a magyar állampolgárnak magát a vasuti szakmában kormánya pajzsa és elismert tehetségű bármiféle nemzetiségű szakférfiak vezetése alatt — melyek megnyerése kétséget nem szenved — kiképezni. Az ily közlekedési intézetet azonban *sin securának* lealacsonyítani szabad nem volna;

f) magánosoknak engedélyezendő vasuti építéseknel oda kellene hatni, hogy az árucikkek számbavételénél a légvonal (Luftlinie) legyen határozó;

g) ipar- és kézműzeti telepítvények emelése tekinteté-

ből — ha vasutak a kormány kezelése alatt állanak — könnyebben lehet hatni a tüzelőanyag gyors és jutányos szállítására ;

h) vasútépítések engedélyezésénél feltételül kellene kitűzni : hogy a vállalkozók a vonal építésére megkivánt tőkéket készpénzben kimutassák, mit a mértföldek számára nézve megközelítőleg lehetne kiszámítani ;

i) siettetni kellene a kormánynak a m. kir. éjszakai vasut kiépítését, s magát a pályát mint az ország üterét és megbecsülhetlen kincsét kezéből kibocsátani nem volna szabad ;

k) minden egyes közlekedési vállalatnál a nemzeti vágyon volna tekintetbe veendő, hogy oly anyagokért, melyeket hazánkban is jó minőségben és jutányosan megszerezhetünk, pénzünket a külföldre küldeni kénytelenek ne legyünk.

Az árszabályok felállításánál az illetékek osztályozását a következő rendben volna czélszerű, u. m. : a) tüzelő anyag ; b) termények és állati nyers termelékek ; c) élelmi szerek ; d) állatok ; e) nemesbitett termények ; f) fényüzési czikkek. Továbbá egész kocsi szállítmányokat a feladásnál megfelelő ármérséklésben kellene részesíteni.

Ezekben kifejtettem nemzetgazdászati tanulmányokon alapult eszméimet, mely tanulmányimat Európa egyes — a műveltségben eddigelé első helyen álló — államai bemutatása alkalmával szereztem ; — mindamellet ne méltóztassék ezen kis emlékiratot úgy tekinteni, mintha az abban kifejtetteket mint eddig talán, legjobbakat elég szerénytelen volnék felállítani — Nem ! ez nem vala szándékom, és eleve is meg vagyok győződve arról, hogy nézeteimet sokan ellenezni és helyteleneknek fogják nyilvánítani, én azonban mindenkor kész leszek azokat ha szükséges részletesen is indokolni, — mert egem jelen emlékirat szerkesztésénél más eszme nem vezérelt, mint csupán a honszeretet.

