

A VIDÉKI ÉRDEKŰ VASUTAK A TÖRVÉNYHOZÁS ELŐTT.

(A magy. tud. akadémia nemzetgazdasági és statisztikai állandó bizottságának nyilvános tárgyalása 1880. márczius 9-én.)

— György Endre előadása. Gróf Lónyay Menyhért, Kerkapoly Károly, Keleti Károly és György Endre felszólalása. —

Lónyay Menyhért gr. elnök: T. szakbizottság! György Endre képviselő úr egy igen korszerű kérdéstről, a vidéki érdekű vasutakról kíván előadást tartani s ismertetni azon intézkedéseket, melyek ez irányban más államokban tétettek. Mert e tárgy jelenleg nagyon korszerű s nálunk is sokat foglalkoznak azzal, sőt a kormány ígéretét is bírjuk, hogy nem sokára egy erre vonatkozó törvényjavaslatot fog a törvényhozás elé terjeszteni, azért kötelességemnek tartottam a t. szakbizottságot összehívni. Felkérem György Endre urat, sziveskedjék előadását megkezdeni.

György Endre: T. szakbizottság! Széchenyi István grófnak közgazdasági fellépése és működése óta a társadalmi téren a közgazdasági érdekek iránt nem fordítottak annyi figyelmet, mint jelenleg. Magyarországnak jövője és specialiter a magyar fajnak jövője iránt legtöbb reményre jogosító kilátás azon tény, hogy mostanában és különösen az utolsó időben oly sok gyakorlati célú közgazdasági mozgalom és oly nagy mértékben indult meg, a minő — ismétlem — Széchenyi István gróf működése óta még egyszer sem fordult elő.

Ezen gyakorlati célú közgazdasági mozgalmak közé tartozik az is, mely a vidéki érdekű vasutak létesítése tárgyában az ország különböző részeiben a legutóbbi időben nemcsak megindult, hanem részben némi, ámbar nem kézzel fogható eredményre is vezetett. Az én feljegyzéseim szerint ezen vidéki érdekű vasutak, melyek ez idő szerint már nemcsak a jámbor óhajtasok országába tartoznak, hanem egy lépéssel — igaz, hogy csak egy lépéssel — a megvalósuláshoz közeledtek, hozzávetőleg 1470 kilométernyi hosszúságot tesznek.

Lónyay Menyhért gr. elnök: A mennyiben jegyzeteket méltóztatott tenni, érdekes volna névszerint is megemlíteni azokat.

György Endre: Ezek a következők: baja-szabadkai; berettyómenti; nagyvárad-mibályfalvi; nagykároly-zilahi; reszege-margitai; nyiregyháza - mátészalkai; nagykároly - mátészalkai; miskolcz-debreczen-nagyvárad-i; arad-makó-szegedi; pápa-keszt-helyi; szatmár-uagybányai; hátszeg-karánsebesi; garamvölgyi; apahida-deési.

Hogy ezeken kívül az országban még több helyen is megindulhatott ily irányú mozgalom, igen valószínű; azonban ilyenekről tudomással nem bírok s így csak hozzávetőleges hosszúságot vettem fel az 1470 kilométerben.

Hogy valóban nagy szükség van ily vidéki érdekű vasutakra s egyáltalában a vidéki közlekedés fejlesztésére, valamint minden országban, ugy különösen nálunk és pedig alföldünkön, ez bővebb fejtegetésre nem szorul. Laveleye egy igen érdekes cikkében a következő előnyöket származtatja a vicinális vasutak építéséből. Ily előnyök — azt mondja — a községekre nézve: 1-szor, a közlekedési könnyebbség a személyeket illetőleg, a miből származnak azután a nagy forgalmi központtal bíró helyekkel való közelebbi összeköttetések, ebből a városok és faluk közti szorosabb összeköttetés, a miből ismét a civilizációnak haladása következik; 2-szor, a szállítási költségeknek, különösen a mezőgazdasági termények tekintetében alábbszállása; ebből származik a termelési helyen az áraknak emelkedése. Természetesen a szállítási költségek a termelési költségek közé sorozandók. Ennek következtében 3-szor, a bérletáraknak és ennek folytán a föld árának emelkedése; 4-szer, az ipar- és gyári cikkeknek és egyáltalában mindazon cikkek árának leszállása, melyek a mezőgazdasággal foglalkozóknak szükségesek és ennél fogva élelmezés tekintetében nagyobb olcsóság és kényelem; 5-szor, sok helyen ipartelep csak így létesíthetők; 6-szor, más helyeken ily módon jönnek létre bányák, az erdő-mivelés, mely ezelőtt el volt hanyagolva, ily módon feleled; 7-szer, ily módon a gazdagabbak közül sokan falura fognak költözni és ez által a faluk értelmi kulturáját fogják emelni; 8-szor, a szántás-vetéssel foglalkozók

nem lévén kénytelenek annyi időt fordítani a szállításra s ez által terményeik értékesítésére, ezzel sok időt megkimélnék, a mit a gazdasági kultúra intenzivebbé tételére fordíthatnak, végül 9-szer, a postai összeköttetés könnyebbsége.

Hasonló módon származik egy sor előny a megyékre és az államra. Nevezetesen az utak fentartásában egy bizonyos könnyebbség. A megyét alkotó községek jólétének emelkedése által a megye is emelkedni fog jólétben. Az államra nézve az állami vasúthálózat jövedelmezőbbé tétele, a közutak fentartási költségeinek kevesbedése, a postai közlekedés könnyebbitése, az ország általános jólétének emelkedése és ennek folytán a földadó jövedelmezőségének emelkedése.

Hogy mindezek hiányát Magyarországon még fokozottabb mértékben érezzük, erre a gazdasági egyesület kebeléből 1865-ben épen a Lónyay Menyhért gr. elnöklete alatt kiküldött bizottság és e bizottság tárgyalásai a legélénkebb példát mutatják; pedig 1865-ben vasutak tekintetében nagyon különbözött a helyzet a jelenlegitől. 1865-ben világforgalomra hivatott vasúthálózatunk még nem volt meg, és épen azért e bizottság becses munkálata kénytelen volt erre is kiterjedni és az általa első sorban érintett olcsóbb vasutak rendszerét combinative javallani az első rendű vasutak építésével.

Én a magam részéről úgy fogom fel a vidéki érdekű vasutakat, mint bizonyos demokratikus intézményt a vasuti hálózatban, a mely épen azért, mert demokratikus, közelebb áll a néphez, a nemzet alsóbb rétegeinek érdekeihez, ehez könnyebben assimilálódik, mint a világforgalomra hivatott nagy vasutak. A tapasztalás ugyanis igazolja, hogy a nagy vasutak igazgatóságát rendszeren úgy tekintik a vidéki érdeklettek, mint reájuk nézve teljesen idegen testületet, a melytől ők annyi hasznot, és oly olcsó áron akarnak húzni, a mennyit egyáltalában lehet. Mig a vicinális vasutakat — és ezt a tapasztalás nálunk is mutatja — az érdeklettek testükből való testnek, vérükből való vérnek tekintik. Például hozom fel az arad-kőrösvölgyi vasutat.

Hivatkozom e tekintetben Boros Béni igazgató-főmérnök ur felolvasására, a melyben igen nagy dicsérettel említettik fel Aradmegyének, az érdekelt községeknek, sőt egyáltalán az egész

aradvidéki birtokos osztálynak ezen vidéki érdekű vasnt létesítése körül kifejtett nagy érdekelttsége.

Az én felfogásom ezen vicinális vasutakkal szemben az, hogy — mint több oldalról javaslat tétetett — itt is igyekezzünk közgazdasági téren, a mennyire lehet, az administrationális keretekhez simulni és ilyformán, habár minden hasonlat kétségkívül kissé sántikál, én a vasutakat azon kategoriákban képelem magam előtt felosztva, mint a minők az állami fnnctiók kategoriái. Az állami központi administrationnak körülbelül megfelelnek azon vasutak, melyek nagyobb kivitelre, kereskedelmi szempontból nagy nemzeti célok megoldására szolgálnak. Azon vasutak, melyek kiválólag vidéki érdekeknek szolgálnak és melyek az összes hálózatba csak befolyó természettel bírnak, felfogásom szerint igen jogosan és célszerűen hasonlíthatók a megyei administratióhoz. És végre — és ez talán kissé merésznek látszik — azt hiszem, el fog jönni az idő, midőn a vasutépítés könnyüése következtében oly helyi érdekű vasutak is fognak épülni, a melyek részben ugyan megyei, de nagy részben községi s még inkább egyéni célokra való felhasználásukat lehetségessé teszik. S ez lesz a vasuti intézmény népszerűsítésében a legvégső határ.

Ez eszméből a következtetést tovább fűzve, én a magam részéről is óhajtom, hogy a fontosabb vasutvonalak állami felügyelet alatt álljanak és különösen a tariffa-politika szempontjából az állami hatalom döntő befolyása alatt álljanak; míg — és ezt ideális szempontból — a leghelyesebbnek tartanám, ha a vidéki érdekű vasutak kizárólag vagy legalább is főleg a megyei hatóság alatt állának úgy a concessióadás, mint ellenőrzés és tarifa tekintetében. Elismerem, hogy ez kissé nehezen vihető keresztül, de azt hiszem, hogyha arra törekszünk, hogy vasuti hálózatunk az administrationális állapotokhoz hozzásimuljon, ily módon elérjük a végcél, mely eredetileg előttem lebeg és melynek — megvallom — igen nagy fontosságot tulajdonítok: nevezetesen azt, hogy a vasutak kezelésénél a közérdek érvényesüljön. Megmondom, miért tulajdonítok én nagy fontosságot ennek. Minél nagyobb a vasut, annál inkább ki van téve a versenynek, minél nagyobb a távolság, melyet a vasntnak be kell futnia, annál nagyobbak a verseny esélyei.

Csak egy példát hozok fel. Debreczentől Berlinig 42 versenyző van, melyek közül mindegyik figyelmet érdemel és kell is, hogy figyelembe vétessék a tarifa megállapításánál. Minél kisebb a hálózat, annál kevésbé van kitéve a versenynek. És ezen versenyt fokozni nem is volna czélszerű; mert ez tőkeveszteséget foglal magában a nélkül, hogy az előnyöket ugyanazon mértékben növelné. Már most a következés az, hogy nagy távolságra a verseny a tarifát nagy mértékben leszoritja, és e leszorítás mindig, legalább egy bizonyos mértékben, előnyére válik a termelőnek. Kisebb terjedelmű vasutaknál, hol a verseny korlátolt, inkább biztosítva van a helyi forgalom a vasutnak, s így annak monopoliuma, melynek kihasználása aránytalan magasra csigázhatja fel a tarifákat.

Azt lehet mondani, hogy a közutak egy bizonyos mértékig képesek versenyezni a vasutakkal. Mindnyájan ismerjük azt a határt, ameddig pl. a közutak versenyképessége tart a vasutakkal szemben. Azonban ebbe a határba bele van számítva a vasúthoz való szállítás, vasuti kocsikra berakás, a megérkezési állomásnál a vasuti kocsikból kirakás és a közönséges kocsikra való rakás, továbbá közönséges kocsikon a fogyasztási helyre való szállítás; ha azonban a vicinális vasutakat úgy veszem, amint azok tényleg vannak, nevezetesen kiegészítő hálózatnak, akkor csak egy rakodás vétetik tekintetbe, miután, különösen nálunk Magyarországon legalább, a két főtermény, a fa és gabona, esetleg az ásványnevek is nem azért szállítatnak, hogy az utak mentén utaztassanak, hanem, hogy átadtván a vasutnak, onnan tovább szálltassanak legtöbb esetben ki külföldre. A következés ebből szerintem az, hogy e szerint a vicinális vasutaknál legalább is van oly erősen kifejezésre jutható érdek, mely megkövetelheti, hogy a tarifa tekintetében a közhatóságnak a közérdek szempontjából befolyás engedjék. És csakugyan tényleg látjuk, hogy a német birodalomban és különösen Poroszországban, a hol ezen általános alapelvek elfogadtattak, van az államhatalomnak döntő befolyás biztosítva a vidéki érdekű vasutak tarifáira. Nem mondom én, hogy ezen befolyást minden körülmények közt és mindenesetre biztosítani kell, mert ez ismét sok előfeltételtől függ; hanem ezen ideális állapot kétségkívül egyáltalában kedvező körülmények

közt elérhető. Már most a kérdés az, hogy a mennyiben és a hol ezen ideális állapot el nem érhető, — nevezetesen, hogy a megye építse és tartsa üzletben a vasutat, épügy mint én a magam részéről kívánatosnak tartanám, hogy az állam építse és tartsa üzletben a világforgalmi utakat — mondom, a mennyiben ezen ideális állapot el nem érhető, és a mi körülményeink közt kétségkívül igen sok fontos ok szól az ellen, melyek azok a momentumok, melyek tekintetbe vételével a vicinális vasutak észszerűleg szabályozhatók a törvényhozásban? A feladat ugyanis részben az, hogy a vidéki érdekű vasutak kiépítését lehetőségig elősegítsük, hogy ez által a vidék anyagi jólétének emelése lehetővé tétessék, részben pedig az, hogy a szabályozás által a közgazdasági élet egészséges fejlődésének semmi tekintetben se képeztessék praejudicium.

Van egy igen nagy nehézség, a melylyel ily törvényjavaslatnál meg kell küzdenünk, és ez az, hogy a vicinális vasutak fogalmát igen nehéz meghatározni. Ezen nehézség nem képezeleti, mert ez alatt szenved még minden törvény és törvényjavaslat, melyet eddigelé ismerek. Ilyen pl. a francia törvény, mely e tekintetben semmit sem mond, ilyen a német törvény, mely nagyon tágas hatáskört szab, ilyen az olasz törvény, mely szintén nem mond semmit.

A német birodalmi gyűlés vasutvitáiban ismételten hangsúlyozta a minister, mondván: hogy ha mi azt mondbatjuk: másodrendű vasut, akkor van harmad-, negyed- és ötödrendű vasut is. És hogy e felfogás nemcsak egyedül a törvényhozásokban nyer tért, hanem maguk a technikusok körében is terjed, példa erre a német vasuti igazgatóságok egyletének technikai bizottsága, a mely midőn alapelveket volt kidolgozandó a vicinális vasutakra, maga kénytelen volt három rendű vasutat felvenni és a szerint, a mint széles- vagy keskenyvágányú, vagy pedig a menetrend sebessége korlátolva van, véleményezi az építési engedélyt és a különböző könnyebbségeket megadni. Szerintem is majdnem lehetetlen e dolognak praecis magyarázatot, fogalmat adni; s legfeljebb is a negativo kell bizonyos criteriumokat keresni a meghatározáshoz. Vicinális vasutak alatt példánl én a magam részéről csak oly vasutakat értek, melyek beágazati vasutak, tebát melyek két vagy több vasut közt össze-

kötő vonalat nem képeznek s így a vasuti politikának irányát egyáltalában nem alterálhatják; és ha szabad összehasonlítást tenni ismét az előbbi analogiára, valamint a törvényhozás állapítja meg évenként a budgetben, hogy melyek államutak és melyek megyei utak, és ismét a megye megállapítja a megyei és a községi utak közt a kategoriát minden absolut criterium nélkül: a vicinális vasutakra nézve is hasonló helyzetben vagyunk; mert hiszen mindenik vasut vidéki érdekeknek szolgál. Azt meghatározni, hogy mikor szolgál és melyik vasut az, mely eminenter vidéki érdekeknek szolgál, igen bajos; mert vannak esetek, mikor a vasut, mely különben transito vonal, eminenter vidéki érdekeknek szolgál csak.

Ha már most az ily mindenesetre olcsóbban építendő vidéki érdekű vasutaknak előmozdítása forog szóban, az államhatalom négyféle módon teheti ezt. 1-ször könnyebbségeket adhat az építésnél, 2-szor az üzletnél, 3-szor elősegítheti a pénzbeszerzést, és 4-szer állami segílyt is adhat directe vagy indirecte. S ezen kérdések azok, a melyek felett kellene a törvényhozásnak határoznia.

Már volt szerencsém emliteni, hogy igen nehéz praecisirozni azon könnyebbségeket, melyeket építéseknel minden körülmények közt, minden vidéki érdekű vasut részére megadni kell, és igen nehéz e tekintetben concret javaslatot tenni. Nevezetesen ajánlották azt és véleményem szerint is megadandók volnának a localis érdekű vasutaknak mint minimum mindazon könnyebbitések, melyek a német vasuti igazgatóságok egylete által a másodrendű vasutak részére megadni ajánlatnak. Azonban ezen könnyebbitéseknek természete szintén igen viszonylagos. Némely helyütt elegendők, más helyütt nem. Említettem, hogy ezen könnyebbitésekre nézve három különböző fokozatot állapított meg a német vasutigazgatóságok egyletének szakbizottsága és a szerint adja meg e könnyebbitések lehetőségét és modalitásait. A szabványterveknek mindenesetre és minden körülmények közt a legnagyobb szerencsétlenségük az, hogy a localis viszonyokhoz nem képesek simulni; sokkal merevebbek, semmint hogy az üzleti eredmény, a tőkebefektetés és a forgalom várható eredményeihez teljes mértékben simulni képesek volnának. És még egyet vagyok bátor hangsúlyozni. Nevezetesen a tapaszt-

talás igazolja, hogy a mi a törvényhozás által mint minimum adatik meg, az a gyakorlati életben a kormány által rendesen maximumnak tekintetik, nemcsak itt nálunk, hanem mindenütt, és egy magában véve igen dicséretes intentióból, nevezetesen abból, hogy minél jobb vasutak építtessenek. Itt van pl. a szerencsétlenül járt vágvölgyi vasut, melyet igen olcsón akartak építeni az érdeklettek és tényleg igen drága lett. Ugy hogy a vasuti miseriáknak egyik fő forrását ez képezi e vasutnál is, másnál is; nálunk is, másutt is.

Véleményem szerint a leghelyesebb volna általánosságban kimondani azt, hogy mindazon építési könnyebbségek, melyek az üzlet biztonságát nem veszélyeztetik, a vidéki érdekű vasutak részére a körülményekhez képest megadandók. Ez az, a mit 1865-ben a gazdasági egyesület már említett bizottsága is ajánlt, és ez az, a mit minden vasuti író is követel a nélkül, hogy szükségesnek tartaná a részletekbe bocsátkozni. Ez ismét igen nagy kérdés. Az üzlet biztonságára feltétlenül szükséges az építkezési szabályosság, melyet azonban többé-kevésbé ruganyosan lehet magyarázni. Kétségkívül itt nagy hatalom, befolyás adatik a kormánynak; miután a kormány állapítja meg a terveket.

Én nem gondolnám, hogy a mostani viszonyok közt lehetséges volna a vicinális vasutak jelen fejlődési stadiumában előre kimondani akár egyik, akár másik irányban a fejlesztés irányát. A tapasztalás igazolja, hogy némely helyütt a közutakat lehet felhasználni a forgalom veszélyeztetése nélkül, másutt az őrházak egészen feleslegesek, harmadik helyütt legkönnyebb szerkezetű hidak is igen jók, negyedik helyen a védtöltéseket lehet czélszerűen felhasználni, az ötödik helyen ismét másnemű lokális előny adható. Mindezek azonban oly dolgok, melyek mindenestre nem feltétlenül szükségesek és ennélfogva törvényhozásilag teljes határozottsággal megállapítani lehetetlen, és pedig annyival inkább, mert ugyanazon könnyebbitések sem mindenütt adhatók meg. Hiszen maga a keskeny vagy széles vágány czélszerűsége is főleg, sőt csaknem kizárólag a helyi és üzleti körülményektől függ. Hogy lehetne tehát e teljesen elütő körülményeket imperative és taxative egy ugyanazon kalap alá vonni!

Ugyanigy lehetetlen nézetem szerint az üzleti viszonyokra nézve praecisirozni a maximalis engedményeket. Az üzlet tekin-

tetében épügy szerepelhetnek helyi viszonyok, mint az építkezésnél.

A német vasuti igazgatóságok egylete egy külön forgalmi bizottságot bizott meg azon üzleti könnyebbitések megállapításával, melyek a vicinális vasutaknak adandók és e bizottság elnöke, a déli vasuttársaság el is készítette javaslatát a vicinális vasutak részére adandó üzleti könnyebbitések tárgyában. Azonban kitűnt, hogy e könnyebbitések is szerfelett simulnak a talajhoz. Példának okáért síkföldön, lapályon, hol két-három mértföldnyi távolságra is megláthatni jó időben a vonat közeledését, oly biztonsági elővigyázatra nincs szükség, mint hegyes vidékeken, hol nagy kanyarodásokat tesz a vonat; hasonlóképen városok közelében vagy elhagyatott pusztákon különbözök az üzleti viszonyok. Azért véleményem szerint igen bajos volna már most praecisirozni az e tekintetben adandó üzleti kedvezmények maximumát és minimumát, tekintetbe véve a vidéki érdekű vasutak jelen fejlődési stadiumát, azért ennek meghatározását a jövő tapasztalataira kell bízni és nem kell praedjudikálni semmi tekintetben a jövő határozatainak az új vasutak fejlődése érdekében.

Mindkét tekintetben tehát az én nézetem szerint a legegyszerűbb és legcélszerűbb eljárás az, ha a kormány általában felhatalmaztatik mindazon építési és üzleti könnyebbitések engedélyezésére, a melyek az üzlet biztonsága mellett — tekintettel a kisebb forgalom és kisebb menetsebességre is — megengedhetők. Ily módon, lehet, hogy a schema meg lesz sértve, de életrevaló vidéki forgalmi eszközök leszünk képesek teremteni; míg más oldalról a kormány — valódi államférfiai felfogás mellett — a viszonyokhoz simuló engedményeket tehet, melyeket nem lesz kénytelen egy más helytelen esetben is megadni csak azért, mert már egy más, nem analog esetben engedélyezte. Ez tehát ezen tekintetben is a legajánlatosabb eljárás. Különben is üzleti tekintetben figyelembe veendő az, hogy a vasutnak magának érdeke ha nem is mindig, de legalább legtöbb esetben coincidálni fog a közönség érdekével s így a latitude bátran megadható.

Van azonban két kérdés, a melyekre nézve nézetem szerint az állami beavatkozás illetőleg törvényhozási szabályozás már most

is lehetséges. Az egyik a pénzbeszerzés kérdése. Erre nézve nagy eltéréseket tapasztalunk a törvényhozások eddigi működéseiben. 1865-ben hozatott egy francia törvény, a melyben kimondatott, hogy a helyi érdekű vasutak építésére az állampénztárból pénzsegély engedélyezhető; e pénzsegély egy harmad részéig emelkedhetik azon összegnek, melyet a megkötendő szerződések értelmében a megyék, községek és az érdeklett földbirtokosok adni tartoznak. A gyakorlatban azonban ezentörvény teljesen hasznavehetetlennek bizonyult.

A Bas Rhin departementban volt ugyan kísérlet téve és ez építési szempontból nem is volt szerencsétlen, sőt egyenesen fényesnek volt mondható. Az én meggyőződésem szerint ezen törvénynek fiascoja nem annyira az abban letett pénzügyi és hozzájárulási elvekben, mint inkább abban gyökerezett, hogy a departementok nem gyakorolták a kellő ellenőrzést azon mértékben, mint azt gyakorolniok kellett volna. E tekintetben ugyanis a törvény igen tágas jogokat ruházott át a departementokra, melyek a francia centralisáló irány nyomása alatt egyáltalán nem mondhatók életképes egyedeknek. Tény az, hogy 1879-ben Freycinet kénytelen volt egy másik törvényjavaslatot kidolgozni, a mely el is fogadtatott s a mely az 1865-ki teljesen hatályon kívül helyezte. E törvény következő intézkedéseket tartalmazta:

»Ha valamely departement által több község területén építendő vasut forog szóban, a megyei főtanács a prefet által előlegesen szerzett tapasztalatok és a megejtett vizsgálat eredménye alapján meghatározza ezen vasut irányát, építési módját, annak feltételeit, a forgalom biztonságára szükséges szerződéseket és intézkedéseket és pedig az államtanács (Conseil d'Etat) által elfogadott feltét-füzet szabvány (cahier des charges-type) határozataihoz és feltételeibe képest.«

»A vasut közhasznuságának kinyilatkoztatása és kivitelének engedélyezése azonban külön törvény által történik.«

Mig tehát a régi 65-ki törvény értelmében az államtanács jogositva volt az engedély megadására, addig az utóbbi 79-ki törvény értelmében a törvényhozás magának vindicálta e jogot.

»Az engedély-okmány meghatározza a vámszedési jogot

és a viteldijakat, melyeket az engedélyes az engedély egész tartama alatt követelni jogosítva van.«

Tehát ugyanazon formára, mint a fő, a nagy vasutaknál, meg van szabva a maximális tarifa, csak hogy a megyei főtanács, conseil générale által és a törvényhozás által ennek alapján van kiállítva az engedély.

A törvény felhatalmazza továbbá a megyéket és községeket, hogy a mennyiben a rendelkezésekre álló közmunka nem igényeltetik, azt átadhatják a vidéki érdekű vasut részére.

»Ha a nyers jövedelem elégtelen a forgalom költségeinek és az engedélyokmány által meghatározott beruházási tőke 5 százalékos kamatának fedezésére, az állam lekötöztetheti magát ezen hiány részbeni fedezésére, feltéve, hogy a departement vagy község által az érdekeltek hozzájárulásával vagy a nélkül, legalább is egyenlő nagyságú rész fizettetik. Az állami segély azonban semmi esetben sem mulhatja felül azon összeg felét, mely a nyers jövedelemnek a meghatározott maximumra való emelésére szükséges.«

»Ezen kamatbiztosítás a vonal kiépítését engedélyező okmány által csak azon határok közt adathatik meg, melyeket a pénzügyi törvény évenként megszab. A kincstárra eső teher soha sem mehet túl 2000 francnál forgalomban levő kilométerenként és 200,000 francnál az összes egy departementban fekvő vasutakért.«

»Az államnak ezen segélye a forgalomba helyezés után következő 30-ik évben teljesen megszűnik, felfüggeszthető, ha a nyers bevétel 9000 frca rüg kilométerenként azon vasutaknál, melyek úgy építvék, hogy rajtok a nagy vasutak kocsijai is járhatnak, és 7000 frca a többi vasutaknál.«

Ezek a főbb határozatok az állami hozzájárulást illetőleg. A mint látjuk, az állami hozzájárulás itt a garantirozott összegnek felére terjed ki maximum gyanánt.

Hasonlóképen messzemenő kedvezményeket biztosít a vicinális vasutaknak a vasuti hálózat kiegészítéséről szóló olasz törvény.

E törvény a múlt évben hozatott és egy vasuti program jellegevel bír. Nevezetesen azt mondja: »Épitem azokat a vasutakat, melyek a törvényben magában névleg és egyenként meg

vannak határozva, építem ezeket a vasutakat részben saját költségemen, részben a tartományok és a commune-ok hozzájárulásával. *A. B. C.* táblázatra osztja fel. Az *A*-ban foglaltakat, az első rendű vasutakat építi az állam maga, a *B*-ben foglaltakat építi szintén az állam a megyék hozzájárulásával 10^o/_o-ban, a *C*-ben foglaltakat a megyéknek 20^o/_o-nyi hozzájárulásával. A másodrendű vasutakra nézve felhatalmaztatik a kormány 1530 kilom. ily vasut építésére, ha az érdekelt megyék és községek akár egyedül, akár társulattá alakulva beigazolták, hogy a kilométerenkénti építési költség első 80,000 lirájáig négy tizedrész, azonfölül 70,000 liráig három tizedrész, a fönmaradó összegnek pedig egy tizedrészét fedezni fogják.*

Meg van határozva, hogy a vicinális vasutakat természetesen az állam fogja kezelni, sőt joga van az érdekeltségtől is megválnia bármikor. A tarifákra döntő befolyása természetesen biztosítva van.

Ezen törvénynek birálatába igen nehezen bocsátkoznám; annyit azonban bátor vagyok megjegyezni, hogy, miután e törvény az egész állami vasuti hálózatot megállapítja — és nevezetesen azon vicinális vasutakat, melyekhez az állam nagy mértékben hozzájárul, állami vasutaknak nevezi — igen hosszú időre az összes közmunka-tevékenységet igénybe veszi Olaszországban és méltán nevezhető nagy vasuti programnak, melynek nagyobb része csak a jelen század végén megy teljesezésbe, de a mit a törvényhozás jónak látott már most megállapítani, úgy hogy ez államvasut-hálózatnak voltaképen maga magát kell fejlesztenie. Nekem erős meggyőződés, hogy ez nem fog ez irányban ily apodiktikus bizonyossággal fejlődni és hogy az állam ezen rendszer behozásával igen nagy terhet vállalt magára. Eltekintve azonban azon tényről, hogy egy ily hosszú időre megállapított program a viszonyok változása folytán természetesen módosulni fog: nem lehet szemet hunynunk azon nagy előnyök előtt sem, melyek abból származnak, hogy a nemzeti hálózat teljes egészében fog fejleszteni, s annak egész képe részletesen rajzolva van.

Érdekes e tekintetben a porosz kormány által a porosz képviselőháznak bemutatott javaslat. A mint méltóztatnak tudni, a porosz vasuti politika jelen fordulatával a kormány igen terjedelmes és kitűnő emlékiratot mutatott be a képviselőháznak,

mely a vasnti politikának csaknem minden kérdésére kiterjed, és igen nagy alapossággal tárgyalja azokat és következtetési felfogásom szerint nagy részben egészen helyesek. Ezen emlékiratból természetesen nem maradhattak ki a lokális vasutak sem. Ezekre nézve két memorandum foglaltatik abban. Az egyik meghatározza azon alapelveket, melyeket a vidéki érdekű vasutak építésénél a porosz kormány által tervezett állami segélyezés tekintetében követni kell. Nevezetesen az állami segélyezésre nézve mondatik, hogy ennek ily vidéki érdekű vasutaknál csak akkor van helye, ha először az illetékes hatóság által megállapított tervezet szerint megkívánt földterületek a pálya létrehozása körül érdeklettek által beszereztetnek és ingyen, vagy a közlekedési minister által megállapítandó mérsékelt kárpótlásért tehermentesen a vasuti vállalkozó rendelkezésére bocsáttatnak. Tehát körülbelül ugyanazon alapon, mint azt Franciaországban is proponáltak.

Másodszor azon tartományok, kerületek és községek, melyeknek területei a segélyezett pálya által átszeletnek, a befektetési tőkéhez hozzájárulnak. Az állami segély történhetik a részvénytőkéhez hozzájárulás vagy üzletének bérbevétele által. A direct segély nem haladhatja túl a részvénytőke negyedrészt s a pályahossz kilométerje után 15,000 márkot, egyáltalán pedig nem tehet többet, mint az összes érdekelt tartományok, kerületek és községek részéről felajánlott összeg.

Ezen alapelvek, mint látjuk, nem állapítják meg az állam hozzájárulását, nem mondják meg, hogy ilyen vagy amolyan mértékben járul az államkincstár a költségek viseléséhez, csak elvileg mondják ki, hogy mikor van helye az állami segélyezésnek. E tekintetben ugyanazon alapon áll Poroszország, mint az 1869-ki vasnti törvényben Bajorország, a hol csakis annyi helyeztetik kilátásba, miszerint másodrangú vasutak építéséhez is járulhat segélylyel az államkincstár. Szerintem ez helyes felfogás, és ezen eljárás indokolásául helyesen hozatik fel az, hogy Poroszországban annyira elütök a viszonyok, miszerint egy és ugyanazon schemát felállítani a segélyezés mérvére nézve nem lehet. És csakugyan a memorandumhoz van csatolva öt-hat törvényjavaslat, a mely ugyanannyi ily vidéki érdekű vasut építését tárgyalja, és a melyeknek az államkincstár hozzá-

járulása biztosítva van, azonban mindegyiknél egy feltételhez kötve, t. i. hogy az államkormányának mindig joga van beleszólni a vasutak összes ügykezelésébe, a birodalomnak megállapítani a tarifákat, a porosz államközeg jelen lehet az igazgatóság minden ülésén, plane a vasutak főnökeit ő erősíti meg.

Nem akarok részletekbe bocsátkozni, csak főbb vonásokban emeltem ki e két memorandum alapeszméinek lényegét.

Hasonló határozatokat tartalmaz a már benyújtott osztrák törvényjavaslat, a mely — azt hiszem — igen rövid idő alatt törvényt fog emelkedni. Nevezetesen e javaslatban kilátás nyújtatik arra, hogy az államkincstár segélyezni fogja az ily pályákat; hogy mily mértékben, szintén nincs meghatározva, mert hisz tudjuk, hogy ott is egymástól minden tekintetben eltérő viszonyok vannak. Ezen kívül ezen törvényjavaslatban is csupán a pénzügyi kedvezmények: az adó-, bélyeg- és illetékmentesség, továbbá az államkincstár által követelni szokott némely feltételek elhagyása mondatik ki általános érvényűnek, míg építési és üzleti tekintetben csak általánosan biztosítatik a lehető legnagyobb kedvezmény. A tarifák tekintetében intézkedés nincs, s az engedélyezés az államnak tartatik fenn. Hogy ez Ausztria heterogén viszonyainál fogva feltétlenül szükséges: arra további indokolás felesleges.

Már most tekintsük hazai viszonyainkat. Hogy ha vannak valahol eltérő viszonyok, úgy nálunk csakugyan vannak részben az egyes vidékek különböző helyzeténél, részben a tökeszegénységénél, részben a forgalomszegénységénél fogva. De az államkincstár különös helyzete is különösen alterálja a viszonyokat. Csak például hozom fel, hogy az apahida-deési vonalra nézve tárgyalások vannak folyamatban s — azt hiszem — erős kilátással a sikerre, hogy az államkincstár pénz helyett részvények fejében adjon nekik sineket. Ha ezt a kincstár megteszi, úgy ez egy neme a segélyezésnek, még pedig olyan neme, a mit §§-okba beleszorítani teljes lehetetlen. Hasonlóképen az államkincstár segélyt nyújthat nálunk az alapítványi birtokok nagyobb mértékben kiszabható hozzájárulása által; vagy a hol a kincstár mint föld- vagy bányatulajdonos van érdekelve, ott nagyobb mértékben vehet részt. Azon eshetőséget sem tartom

kizárva, hogy az állam a részvényeket átvegye, vagy közvetlenül segítsen. Mindezzel azonban sem a társadalmi mozgalom fejlődésére nem akarok bénítólag hatni, sem a magyar népnek a kormánytól ugyanis sokatvárasi tendenciáját nem szeretném elősegíteni az által, hogy ez parancsoló modorban kimondassék; különben is sok tekintetben nehéznek tartom az aránymeghatározást. Mert pl. a segélyezést, ha mi elvben általánosságban kimondjuk, mindegyik vasut építésénél igénybe fog az vétetni. Míg tehát ma van kilátás arra, hogy egyes vonalak — sőt remélni merem, hogy a vonalak többsége — az államkincstár nagyobb megterhelése nélkül tisztán az érdekeltek által kiépítették: addig a maximum a kérelmezők által minimumnak tekintetvén, minden vidék állami segílyt fogna óhajtani. Igen is természetesnek tartom, hogy a hol feltétlen szükség van rá a vidék különös szegénysége s az állami érdekek különös fontossága folytán, ott a segíly megadassék, s e tekintetben joga legyen a kormánynak az iniciatívára. De e segíly fejében bizonyos rendelkezés szükséges aztán a törvényben. Véleményem szerint ki lehetne mondani a törvényben, hogy a hol államsegély adatik bármi úton, ott az államhatalom bizonyos jogokat követel magának; nevezetesen a tarifa tekintetében lehető legtágabb befolyást kellene ily esetekben az állam részére biztosítani.

Az állami segílyezésnek — és ez végső része a kérdésnek — vannak más módjai is. Így nevezetesen azon szolgálom alól felmentés, melyeket a vasutakra az üzlet-rendszabály és részben az államkincstár maga is, az engedélyokmányok kiállításakor reájok röv. Ezek közt különösen fontos a postaszállítás, a mi nagy teher a vasutakra; a mennyiben — gondolom — gyakran megkivántatik, hogy a teljes ingyen szállítás mellett még külön kocsikat is rendezzenek be e célra. Továbbá az újabb posta-tarifa szerint 5 kilogramm súlyú csomagokra oly olcsó a postai szállítás, hogy ezzel a vasutaknak, kivált nagyobb távolságokra, lehetlen konkurrálni. Tehát a vasutak ingyen szállítják a postát. De nemcsak hogy ingyen kell szállítaniok oly terhet, a melyért nem kapnak semmit, hanem ingyen kell szállítaniok az oly terhet is, a melyért különben fizetnék őket; tehát saját maguk ellen konkurrálnak. Elismerem, hogy ez az állam szempontjából igen helyes álláspont.

De ha egyáltalában előnyt akarunk adni e tekintetben is, meg lehet azt adnunk úgy, hogy bizonyos mérsékelt díjért szállítsák e vidéki érdekű vasutak a postai szállitmányokat. A szállitási kényszer megállana, de úgy, hogy csakis oly feltételek mellett kötelesek szállítani a postai, mint más portékát.

E tekintetben csak az osztrák törvényjavaslat tesz némi engedményeket.

A porosz képviselőházban hasonlólul a vasuti vita alkalmával megigérte az illető szakminister, hogy a birodalmi postaigazgatóságnál — mert a postaügy közös birodalmi ügy — tesz lépéseket e tekintetben könnyebbitések céljából.

Mint mondám, nálunk is megadandóknak tartom a könnyebbitéseket a postai szállitás tekintetében. Különben is a vasutak oly előnyöket nyújtanak a postának, hogy én mindig csodálkozom azon, hogy midőn a kereskedelmi ministerium budgetjében a postának fényes jövedelmi eredményét felmutatják, nem számítják ide egyuttal azon összegeket is, melyeket postaszállitás fejében kellene fizetni a vasutaknak; mert ez voltaképen a vasuti kamatbiztosítás számlájára volna irandó.

Hasonló a helyzet a távirdákra nézve. Azt hiszem, semmi veszély nincs abban, ha kimondatik a törvényben, hogy a mely vasutaknál csak nappali közlekedés van, és az is olyformán van berendezve, hogy a vonatok nem kereszteződnek, azoknál helye van a távirda-felállitás alóli mentességnek.

A katonai árszabály tekintetében is azt hiszem, nem volna lehetetlen azt a nagy kedvezményt, melyet a többi vasutakon a katonák élveznek, vagy mérsékelni, vagy — ha azt nem lehet, miután a honvédelmi érdekek döntők, — legalább attól felmenteni a vidéki érdekű vasutakat, hogy e célra külön beszerzéseket legyenek kötelesek tenni.

Tudom, hogy a katonai szállitást épen a tömegesebb szállitásnál fogva, még kedvezményezett áron is nyereségesnek tartják a vasutak, de a katonai szállitáshoz szükséges beszerzések oly terhesek, hogy azoktól e vidéki érdekű vasutak helyesen volnának felmentendők.

Nagy könnyebbités volna az állami és községi utaknak átengedése, ha ez a forgalom veszélyeztetése nélkül történhetik,

a vízszabályozási társulatok részéről a töltések átengedése, a mennyiben veszély nem forog fenn.

Az e tekintetben eddig tett kísérletek, péld. a német Bröblvölgyi vasutnál nagyon is bátorítóknak mutatkoznak, s hogy ugy ezeknek, mint a védtöltéseknek átengedése, mely utóbbi módozat értesülésem szerint a berettyómenti vasutnál contempláltak, nagy előny volna az építési költség leszállítására: azt hiszem, nem kell tovább fejtegetnem.

Ily kedvezmény volna fiscalitási szempontból a 30 évi adómentesség megadása, a mi megadatott törvényeink szerint minden állami biztosítást nem élvező vasutnak, nevezetesen a vágvölgyi, arad-körösvölgyi, győr-sopron-ebenfurti vasutnak stb.

Feltétlenül megadandó volna ez, azt hiszem, a vidéki érdekű vasutaknak is, mert ezek által új adótárgy teremtetik, mely jövőben az államkincstárnak jelentékeny jövedelmi forrását képezheti.

Kimondandó volna a szállítási adó alól való felmentés is, legalább egy bizonyos időre. Igaz, hogy ezt a szállítók fizetik; de az is tény más részről, hogy a szállítási adó, mely a törvényhozás elé terjesztett törvényjavaslat által fel fog emeltetni, súlyos terhet képez, mely ha nincsen, akkor a vasutak könnyebben emelhetik fel a tarifát. És miután az állam érdekében van ezen vállalatokat elősegíteni, azt hiszem, minden nagyobb kár nélkül megadható a mentesség annyival inkább, mert az a forgalom, mely a közutakon történik, ugy sem fizet szállítási adót, és így ez nem *damnum emergens*, nem is *lucrum cessans*, hanem a tényleges állapot egyszerű fentartása új forgalom, tehát új adótárgy teremtésére. Ilyen volna a bélyegmentesség megadása is.

Még egy jelentékeny segélyt nyújthat az államhatalom közbenjárásával a beágazó vasutaknál. Nem mondom, hogy messzemenő előnyöket nyujtana ez a vidéki érdekű vasutaknak; de mégis igen sok kedvezményben részesítené a mellett, hogy az illető beágazó vasutnak is javára fordulna ez. Így pl. a közös állomások dijtalan használata, az építési anyagoknak az önköltségi tételeken való szállítása, esetleg az üzlet átvétele, vagy a vasuti járművek átengedése. Ez utóbbi a gyakorlatban igen hatályosnak bizonyult az aradi vasutnál, s egyáltalában az összes vasuti gyakorlatban, ugy hogy például a porosz javaslat

szerint nagyobb kedvezményeket igényelhet az államtól azon vidéki érdekű vasut, mely úgy van építve, hogy a fővasut kocsijai is átmehetnek rajta. Mind honvédelmi, mind forgalmi szempontból felette fontos az, még pedig nemcsak az új vasut, de a fővasut szempontjából is.

Igen nagy súlyt fektetnék törvényhozásilag annak kimondására, hogy a megyék és községek mily álláspontot foglaljanak el ezen vicinális vasutakkal szemben. Volt szerencsém már említeni azt, hogy minél szorosabb a viszony egyrészt a vasut, másrészt specialiter a megyék, városok és faluk közt, annál inkább biztosítva van a közgazdaság fejlődése. A megyék különben is sok forrással rendelkeznek. Mint méltóztatnak tudni, a közmunka egy nagy és — fájdalom — az ország legnagyobb részében teljesen elkallódó alap. E tekintetben a közmunka-törvényjavaslat provideál, nevezetesen megengedi, hogy ezen közmunkaerőnek felhasználása a vidéki érdekű vasutak részére igénybe vétessék.

Van itt még egy nagy kérdés, a mire később bátor leszek visszatérni, nevezetesen, hogy az érdeklettek külön segélyezést adjanak.

Mindenesetre a közmunka bizonyos mértékig a vicinális vasutak rendelkezésére volna bocsátandó; sőt nézetem szerint tovább kellene menni és kivinni azt, hogy a megyék, községek a munkálatok bizonyos részét vállalják el. A tapasztalás mutatja nálunk, mint töke-szegény országban, hogy sem a megyék, sem a községek készpénzzel nem bírnak; azonban a megyei és községi közmunka rendelkezésükre áll. Sok község maga hajlandó bizonyos munkálatot teljesíteni azért, hogy vasutat kapjon. Ez nem theoretikus okoskodás, ez az arad-körösvölgyi vasut építésénél tényleg megtörtént. Volt eset, — Boros előadására hivatkozom — hogy egy földbirtokos, báró Klein magára vállalta a hidak építését; volt eset, hogy a községek magukra vállalták a földmunkákat, sőt a kisajátítás és a kisajátítási törvény által igényelt tűzveszélyes távlat biztosítását is magukra vállalták csak azért, hogy községük a vasuthoz közelebb essék. Nem hiszem, hogy a kormány alaposan ellenvetést tenne az ellen, hogy úgy a megyék, mint községek és egyáltalában azon testületek, melyek a kormány felügyelete alatt állanak, pl. a viz-

szabályozó társulatok vagy kegyes alapítványok, hogy ily testületek részt vegyenek az ily munkálatokban, ha mindjárt készpénzzel nem is akarnak, vagy nem képesek, de munkával, földterület átengedésével, anyagszerekkel stb., a miért cserében azután részvényeket kapnának. Hogy ugyanezen célból, a törvényesen meghatározott formák megtartása mellett nézetem szerint fel kellene őket hatalmazni kölcsönök kötésére is: az semmi kétséget nem szenved.

És itt visszatérek az előadásom elején megpendített eszmére. Minél több részvény kerül ez által az illető vidékre és nevezetesen az erkölcsi testületeknek, különösen pedig a politikai hatóságnak birtokába, annál nagyobb a vidéki jogosult közérdeknek befolyása azon vidéki érdekű vasut adminisztrációjára, directiójára, és ha nem is tudjuk elérni azon, szerintem ideális állapotot, hogy a megyék kezeljék e vasutakat, legalább elértünk annyit, hogy a vidéki érdekletteknek és a közigazgatási hatóságnak nyomatékos szava lesz azon vasutak üzletében. Ezen ténynek pedig felette fontos következményei vannak. Ilyen főleg az, hogy a vidéki — tehát legjogosultabb — érdek fog dönteni a tarifák felett, s így a vasut nem válik nyereszkes intézetté, hanem marad közhasznú vállalatnak; s ilyen ennek folyamán az, hogy a vasut és az érdekelt vidék közt nem lesz érdekellentét, sőt egyáltalában egymás érdekeinek biztos szövetségesei lesznek.

És most már vége felé járok megjegyzéseimnek. Egy dologra kell még különösen reflektálnom, a mi több oldalról hangsúlyoztatott nálunk is, de különösen Ausztriában, t. i. hogy a vicinális vasutaknak építése kötelezőnek mondassék ki. Én ezen eszmének elméleti jogosultságát nem tagadom, viszonyaink között azonban keresztülvihetőnek nem tartom. Más az eset az ármentesítő társulatoknál és más a vicinális vasutaknál. Az ármentesítő társulatoknál, az ártér minden egyes parcellája nivellirozva lévén, meg lehet állapítani részletesen nemcsak az ártéri fekvést, hanem azon kisebb-nagyobb fokú veszélyt is, a mitől a töltések megóvják a tulajdonosokat.

Ez a helyzet a vidéki érdekű vasutnál nem fordul elő. P. o. ha az én földem mellett megy is el a vasut, az nekem, hogy ha ott fel nem adhatom árumat, hanem be kell vinnem

pl. öt kilométerre az állomásig, semmi hasznomra nem szolgál, legalább ép annyira nem, mint annak, a kinek birtoka az állomástól derékszög alatt öt kilométerre esik. Tehát illusorius, nehéz, bizonytalan a meghatározás. De különben is az eltérés oly nagy az egyik és másik felfogás közt a vizszabályozó társulatok és vidéki érdekű vasutak tekintetében, hogy mindkettőt egy kalap alá huzni nem lehet. Például a tarifák szervezete, a piaezi viszonyok hatása stb., lényegesen alterálja a vasnt kiépítése által az egyesek által nyert jövedelememelkedés mérvét, úgy, hogy azt, merev schemák szerint kötelezőleg kimondani nézetem szerint majdnem teljesen lehetetlen. Tudom, hogy honnan ered ez a felfogás. Az olasz közuti törvényből, a melyben kimondatik, hogy az utmenti birtokosok a közmunkaterheknek nagyobb % -át, mely esetleg a megye belátása szerint a rendes teher kétszereséig terjedhet, viselni tartoznak; de e vasutak más természettel bírnak, mert hisz a közutat minden mellette fekvő parcella tulajdonosa használhatja, a vasutat pedig nem. Én tehát azt gondolom, hogy ez elvet, bármily szépen hangozzék is, a gyakorlatban alkalmazni nem lehet, és különösen a mi körülményeink közt, a hol az érték és jövedelem evalnálása tudvalevőleg oly ingatag alapokon nyugszik, absolute lehetetlen. Azt hiszem azonban, hogy fel lehetne használni a közérdekeltséget, a mely jelenleg a közgazdasági kérdések tekintetében megindult, reámutatva azon előnyökre, a melyeket közgazdasági tekintetben az ily vicinális vasutak létrehoznak, arra, hogy az érdekeltek magok társadalmi úton önszántokból járuljanak a vasut megteremtéséhez haszonarány szerint. És itt egy pontot akarok megérinteni. Nevezetesen azt, hogy a közmunkajavaslat szerint nemcsak a közmunka alapjául van a valószínű használás felvéve, hanem ezen felül kimondatik az is, hogy oly gyárak, nagyobb vállalatok, melyek az utakat különösen használják, külön teherrel is megróhatók a rendesen felül. E törvény — ha a közmunka vicinális vasuti célokra is odaadatik — áll a vicinális vasutakra nézve is, s igen nagy részben megoldja a kérdést és pedig annyival inkább, mert hisz azok, a kik legtöbbet használják a vasutat, legtöbb vitelbér-fizetéssel már úgy is hozzájárulnak annak fentartásához.

Egy kérdés marad még fenn, és ez a tarifakérdés. Azt

hiszem, hogy e vasutakra nézve is meg lehetne állapítani, legalább elméleti szempontból, a tarifakérdésre vonatkozó elveket és a maximalis tarifákat épügy, mint más vasutaknál. Azonban tekintetbe véve egyrészt azt, hogy e vasutak előreláthatólag erősebb monopoliummal fognak birni mint a nagyobb vasutak, másrészt tekintetbe véve azt, hogy az ily vasutak mindig paralizálhatók a kőutak által és végül tekintetbe véve azt, hogy az ily vasutak építése a legtöbb esetben az egyedüli mód lesz a termények értékesítésére és minden esetre olcsóbb mód mint a jelenlegi szállítás: én mindezek alapján azt gondolom, hogy a törvényhozásnak e kérdéssel szemben az a feladata, hogy igyekezzék azon, miszerint e vasutak a lehetőségig kivétessenek a speculatio kezéből s a lehetőségig kerüljenek az érdekelt közönség kezeibe. Ily viszonyok mellett a helyi hatóságok ellenőrzése s a kormánynak lehető legnagyobb mértékben nyújtandó tarifa-felügyelet a hátrányok legnagyobb részét okvetlenül paralizálná. A legcélszerűbb megoldás kétségkívül az államvasuti rendszer analogiájára a megyei, s illetőleg községi vasutak volnának. Mindenesetre kikötendő volna az, hogy a tarifakérdésekben jövődöben hozandó bárminemű általános intézkedések ipso facto érvényesek ezen vasutakra nézve is.

Összefoglalva mindezeket én azt vélem, hogy a törvényhozás mindazokat, a miket én már ez idő szerint megoldott kérdéseknek tartok, imperative mondja ki, a kérdésnek több részeire nézve, különösen az építés és üzleti könnyebbitésekre nézve oly lax kifejezést használjon, a mely által a kormánynak lehetőség adatik a könnyebbitések megadására és ez által megadatik a lehetőség a helyi viszonyokhoz való hozzásimulásra; más részről azonban ne praeoccupáljon a vicinális vasutak jövő fejlődésének.

És ezzel befejezem előadásomat. Csak azt jegyzem még meg, hogy nálunk Magyarországon specialiter nagy fontossága van e vidéki érdekű vasutaknak. Kőutak építése az alföld nagy részén majdnem lehetetlen a drágaság miatt, s pedig épen ez azon része az országnak, hol a feneketlen sár miatt a közlekedési eszközök tőkéletesítésére legnagyobb szükség van. Ily vidéki érdekű vasutak építése az ország igen nagy részében nem fog

többe kerülni, vagy legalább nem jelentékenyen többe, mint a köutak építése.

E vasutak gyors létesítése mellett szól még egy körülmény, nevezetesen az, hogy a mai viszonyok közt olcsó a munka és olcsó a töke. Ezen alkalom együtt aránylag ritkán fordul elő, meg kell ragadni a kedvező alkalmat ily vicinális vasutak építésére. Örömmel látom, hogy a nemzeti közérdekelt-ség megindult ezen kérdésben. Nem emlékszem esetre, midőn a gyakorlati irányban a közgazdasági érdekek iránt oly meleg érdeklődés támadt volna az ország különböző részeiben mint jelenleg. Azért tekintetbe véve az olcsó építkezési körülményeket, és tekintetbe véve a közérdekeltséget, itt az ideje Magyarországon ez irányban mozogni, és a gyakorlati térre lépni. És én azt hiszem, hogy ily vicinális vasut-hálózat építése által oly nagy szolgálatot teszünk az országnak, a milyent a közgazdasági érdekek előmozdítása és fejlesztése körül a jelen viszonyok közt egyáltalában tenni lehet.

Lónyay Menyhért gr. elnök: György Endre úr mély szakismeretet tanusító előadásában igen érdekesen fejtegette s minden oldalról megvilágosította a kérdést. Miután az ily előadás után mindig üdvösen szokott hatni az eszmecsere, felkérem t. tagtársaimat, sziveskedjenek véleményt mondani s netán eltérő nézetüknek kifejezést adni.

Kerkapoly Károly: Miután én is foglalkoztam e kérdéssel és nagy fontosságát én is elismerem, bátor leszek erre nézve észrevételeimet megtenni. Megfordított sorrendben teszem ezt már azért is, mert súlylyal bíró körülmények tartom épen azt a szempontot, melyet a t. előadó úr legutóljára hangsúlyozott, t. i. valjon az érdeklettek vállaira legyen-e helyezendő az egész munkálat keresztülvitele, vagy nem; vagy pedig a törvényhatóságok, szóval politikai administratív szempontból eszközlendő intézkedések volnának-e a főfactorok az ily vidéki érdekű vasutak létesítésénél.

Én megvallom, sem az alaptörvény analogiájából, sem az osztrák tervezetek hasonlatosságából nem indultam ki e kérdés megbirálásánál; hanem tisztán a dolog természetének meggondolásából ellenkező meggyőződésre jutottam és épen azért azt gondolom, hogy a két felfogás talán összeegyeztethető lenne az

okoknak kiderítésével, melyek egyik vagy másik felfogás mellett felhozhatók. Én t. i. azt az analogiát, a mi a vizi munkálatok, az ármentesítés, specialiter az ártérfejlesztés közt és vidéki érdekű vasutak megállapítása közt van, ezt az analogiát igen figyelmet érdemlőnek és sok tekintetben fentarthatónak gondolom; habár nem tagadom, hogy azért analogia, hogy különbség is legyen, mert különben több volna az analogiánál.

Hol van az analogia az ármentesítés és a vasuti vidék megállapítása közt? Ott egy létező folyó a művelet tárgya, itt egy bizonyos forgalmi vidék, ott a folyó áradásai meggátlására az árteret kell fejleszteni, itt a vasuti vidéket kell fejleszteni. Könnyebb — igaz — fejleszteni az árteret, mert ahhoz egyéb sem kell, mint geometria. A magassági, nivellirozási műtételek a legnagyobb praecisióval hajtathatók végre; de nem oly nagy biztonsággal, mert a vizek azt ismételtelen megmutatták, hogy nem oly nagy a biztonság.

Már most a geometriai munkáktól függ legalább részben a vasuti vidék fejlesztésének megállapítása is. Ez több szempontból ejthető meg; de azért nem következik, hogy kellő alapossággal és a valóznak megfelelőleg.

Engedelmet kérek, én is azt akarom, hogy vidéki érdekű vasutak építtessenek és ezek építését az érdeklettek vállaira fektetném; de ez mindig feltételes kérdés. Méltóztassanak visszaemlékezni azon időszakra, midőn nálunk a vasutak építése megeredt, melyik vonal volt az, mely ki nem számította, hogy hány négyszögmértföld esik az ő megyéjébe, melyik vonal volt az, mely ki nem számította, hogy azon vidék mennyit szállít ide-oda, és mikor vártuk az eredményt, láttuk, hogy a kiszámítás bizony nem felelt meg a valóságnak. Ez természetes is volt. Ha én a vasuti vonal mellett vagyok is, de az indóháztól öt kilométernyire olyformán vagyok, mintha derékszög alatt lennék, mert nemcsak most nem adhatom fel helyben a portékámat, hanem a jövőben sem.

Egyébiránt azt figyelembe kell venni, hogy nem a vasut-vonaltóli távolságot magát kell a mérlegbe vetni, hanem a fel- és leadó helyektől való távolságot, és e kettőnek egymáshoz viszonyításából kell a végeredményt levonni. Így hát az az igazságtalanság, melyet a t. előadó úr kifejezett, ha nem is mond-

ható mindjárt teljesen elenyészettnek, de igen nagy mértékben elenyészik.

Figyelembe kell venni továbbá még a természeti nehézségeket is. Ha a vasutvonalról jobbra négy mértföldnyire nincs nevezetesebb akadék, hegy, mocsár, posványos büzü folyó, ez a rész mindenesetre fog a vasuton szállítani; de ha a másik oldalon négy mértföldnyire hegyek vannak, erről a vidékről senki sem jön szállítani portékáját, mert inkább elmegy a messzebbre eső, de könnyebben hozzáférhető másik közlekedési eszköz igénybevételével kerülő úton, mintsem hogy a hegyi akadályokat fáradsággal leküzdje.

A talajviszonyok mellett, melyektől függ a kocsiközlekedés könnyüisége vagy nehézsége, figyelembe veendő még több más körülmény, hogy az odajuthatás könnyüségét, időkimélest és pénzelőnyt megítélhessük, melyek mind szükségesek a vasuti vidék fejlesztésére. A gyakorlati élet tapasztalatai is nagy szolgálatot tehetnek e tekintetben. Így pl. ha nem is matematikai praecisioval, de elég biztossággal meg lehet állapítani, hogy melyik vidék fogja használni ezt a vasutat. Hogy mily mértékben fogja javára fordítani, azt nem kutatom. A mely vidék használni fogja, az mindenesetre érdekelve is van általa és csak javára szolgálhat neki.

És itt meg van lelve az alap, a melyből lehet és kell is megítélni a kérdést. Ez az érték-növekedés, a mit a megkönnyített szállítás által az a tervbe vett vonal nyújt azon vidéknek, mely egyedül van hivatva azt használni. Ha azon vasutvonal építési költsége nagyobb mint az értéksaporulat, a melyet azon egész vidék fog majd nyerni épen a szállítás könnyebbsége folytán az időpazarlás elesésével, ha ez az építési költség nagyobb, az a vasut jogosulatlan; ha pedig az nem nagyobb, ha kisebb ezen költség, akkor az a vasut megmarad és fentartja azt az azon vidéken levő jószág, vagyon, vagy gyár többé nem eddigi értékével, hanem azon értéktöbblettel, a mit a költségek megszűnése és a brutto-jövedelem nagyobb részének tisztává változása útján nyer, a minek csak tőkésítésére van szükség, hogy meghozza azon új értéket, a mi nem volt; meghozza nem az által, hogy jövedelmez a vasut, hanem az által, hogy megszűnik a nagyobb költségek annak egyes használója

részeről. Én azt a hasznót, a mit a vasut bevételeiből húz, nem számítom, hanem számítom azok hasznát, a kik a szállításra ezután nem adnak ki annyit, mint amennyit eddig a vasut nélkül kiadtak.

Ez az az értéktöbblet, a minek analogiája a törvényhozás előtt oly erővel birt, — a mit Apponyi Albert gróf a minap hibáztatott ugyan és megrovott, de én nem, — hogy kimondta, miszerint az ármentesítés költségei és az e célra adott hitel megelőzi a telekkönyvi hitelezőket. Azt mondta Apponyi Albert gróf úr, hogy ez jogsértés. Nem az. Mert a törvényhozás abból indul ki, hogy az illető telekkönyvi hitelezőnek arra az értékre volt zálogjoga, a melylyel az a test előbb birt. Ha nem szaporult az érték, hát akkor azt az állapotot, ami eddig volt a test értékének, intacte hagyja az eddigi hitelezőnek; tehát csak azon teremendő értékre ad zálogjogot, melyet a szabályozás által nyer utólag a birtoktest.

Én ugy gondolnám, hogy ezen vasutat az érdeklettek erejével kellene kiépíteni. Nem mondom, hogy ezen erőnek gyámolítására semmi ne történjék, de legnagyobb részben az érdeklettek által kell az építésnek történni.

Ha tehát azok által történik, hogyan gondoljuk a dolgot? Hát ugy, mint az ártérfejlesztés esetén a szabályozási munkálatoknál az előállítási költségek számbavételével a tárgy, hypotheka — hogy ugy mondjam — repartíaltatik a földre vagy gyárra, hogy abból mi csik reá. Mikor ez felvétel, a minek egyenértékét megkapja a czimletben, az egyuttal arra a földre, gyárra, a melynek érdekében a vasut épített, telekkönyveztetik s az érték meg van kettősen, először a földnek emelkedett értékében, másodsor annak elidegeníthetlen tartozékává nyilvánítandó titreseken. Tehát kiépítették a vasut az érdeklettek erejével, de esetleg a hitelnek is igénybevételével. És annyival inkább megnyugodhatnak az eddigi hitelezők abba, ha eléjük kerülne ez új hitelező, mert hisz a czimletek is zálogul szolgálnának, nemcsak az értékében emelkedett föld vagy gyár.

Ha már most az ekképpen értékében emelkedett hitelhez hozzájárulnak a czimletek is és így megy előre a jelzalog,

akkor, azt gondolom, sokkal könnyebb lesz előállítani azt a tőkét, a mely az építéshez szükséges.

És itt mellesleg megjegyzem, hogy — nézetem szerint — a tarifakérdést ily modalitás mellett nem is kellene államilag szabályozni. Mert az illető érdeklettek, azok, akik a vasuton feladnak és onnan elvisznek, az a vidék nem fogja magamagát feleslegesen megadóztatni — messzevidéki ember nem megy oda, vagy ha megy, az ő számára megy, — tehát a maga érdekében olcsóbb tarifát szab.

Ha vasutat hitel segítségével kell előállítani, ezen hitelnek kifundálása tekintetében sokféle mód van.

Abban egyetérttek a t. előadó úrral, hogy minden embertől mindig és mindenütt azt kell és lehet kívánni, amiye van. Nekünk minél kevesebb pénzünk van és minél több üres időnk; legalább reá disputáljuk magunkra, hogy van. Azt kell tőlük kérni, hogy ezen üresnek mondott idejük egy részében foglalkozzanak földmunkával ezen vasutak érdekében, adjanak egy kis fuvar, fát, követ, téglát, meszet; ez mind van, ha nincs is pénz.

És itt véleményem szerint törvényhozási intézkedésre volna szükség, épügy mint az ármentesítésnél, mely kötelezőnek mondaná ki a hozzájárulást; mert előreláthatólag nagyon számosan, habár érdekükben lenne is, nem fogják a maguk részéről teljesíteni azt, a mi tőlük telik. Ha nem megy munkára, ha nem teszi azt, a mit tehet, hát az árát meg kell adni a dolognak, adóformában kell reá kiróvni. Ha valamely szolgálat az államnak érdekében van, vagy el kell azt végezni, vagy meg kell adni az árát. Pénzünk nincsen, hát azt gondolom, hogy igenis a közmunkának egy bizonyos mértékben igénybevételét egészen helyesen lehetne erre a dologra irányítani; természetesen ezeknek is czímleteket kell adni és ezen az úton lassanként egy önálló jövedelmező értékhez juttatni azt a népet, a melynek földjén, marháján és házán kívül egyebe nincsen, a mely így önkénytelenül értékpapir birtokába jutván, azt lassankint vagyona tartozékának tekintené. Nem is tudom elősorolni, mennyi hasznát látom én annak, hogy ha az egyes birtokosok abba a helyzetbe jönnek, hogy ők képezik a hitel forrását.

Ezenkívül hogy az állam azután megadja az adómentességet, illetékmentességet, ez a dolog természetében van.

Mindazok, a miket e tekintetben a t. előadó úrtól hallottunk, nagyobb részükben legalább olyanok, hogy azok ellen kifogást tenni nem lehet.

Mindezen intézkedéseknek van még egy főhatásuk, a mit a telekkönyvek volnának hivatva igazolni, s a mi, azt gondolom, a dolognak sarkpontja. A földadó meghatározására a kataszter szolgál alapul. A közlekedési viszonyok javulásával már most a vasutaknál a költség-kiadás a szállítás czimén apad, ergo a tiszta jövedelem nő; az adó mégis ugy marad, tehát tulajdonképen egy bizonyos adóleszállítás van. A régi hitelezők itt is nyernek. Ide járul még, hogy a czimletek is a földhöz számíttatván, a föld és a vasuti részvény együtt többet jövedelmez, mint előbb vasut nélkül és az adó mégis csak annyi mint volt.

Keleti Károly: Hogyan gondolja excellentiád a czimleteket? A telekkönyvbe legyenek azok bejegyezve és jelesül, hogy azok vinculálva legyenek a földhöz?

Kerka-poly Károly: Nem riadnék vissza attól sem, hogy azok vinculálva legyenek. A mint a földtehermentesítési papirok vinculáltatnak, a mint nem egy értékpapirnak vinculálása lehetővé tétetik, ugy nem látom át, hogy miért ne legyenek a vicinális vasutak papirjai is vinculálva, de oly értelemben, hogy mindig az illető föld tulajdonosát illeti a jog. A föld ára ez által emeltetnék.

Hogy ezt miért nem lehetne tenni, nem értem. Hiszen nem szükséges a telekkönyvbe bejegyezni, csak a kötvényen szükséges azt feljegyezni, hogy ez a kötvény nem eladható máskép, mint csak a földdel együtt. Példának okáért a regalitások is vinculáltatnak a földhöz. A lehetőség megvan erre nézve; nem mondom, hogy czélszerű, de lehető. A részvény elválaszthatatlan tartozéka legyen azon földnek, a melynek érdekében az a vicinális vasut épül, s illetőleg ezen vasutnak költségeihez hozzájárult. A telekkönyvben nem szükséges ezt feljegyezni, elégséges, ha ezen vinculálás magán az értékpapiron megemlítetik.

Keleti Károly: Én ez utóbbi kérdéshez nem akarok kimerítően hozzászólni; hosszasan kellene felette gondolkozni.

Elöttem úgy lebeg, hogy mi létesítünk egy fixírozott értéket, a minek hogy az illető tulajdonos hasznát vehesse, nem engedjük meg, pedig a forgalomban sokkal jobban fel tudná annak előnyét használni.

De ez nem függ szorosán össze a kérdéssel.

Általában én egy véleményben vagyok a t. előadó úrral mindazon előnyökre nézve, melyeket ezen vasutak nyújthatnak; de Kerkapoly úr ő excellentiája előadására nézve nem vagyok egészen tisztában. Kiindulási pontja valami kényszerféle építés volt és analógiát méltóztatott felállítani a vizszabályozási földekre. Én azt hiszem, hogy itt nemcsak hogy igen kevés analogia, hanem inkább nagy ellentét van a kettő közt. Hogy a vizszabályozó társulatoknál minden egyes birtokost kényszeríteni lehet a hozzájárulásra, az tökéletesen elfogadható; mert itt nem valami vasutnak felszereléséről van szó, hanem roppant károk elhárításáról, a hol egyik-másik ha kivonja magát, roppant veszedelembé sodorhatja mindazon birtokosokat, a kik nagy áldozatokat hajlandók hozni azért, hogy ármentesítsék birtokaikat, mert ez a kiindulási pont a vizszabályozásnál, a többi azután mellékes. Mig egy ily vasut építésénél egyedül és tisztán csak nagyobb haszon szempontjából lehet beszélni. Igenis, ha e vasut építése mindenféle előnyöket, könnyebbségeket nyújt az illető lakosságnak, községnek, megyének, hozzájárulhat ahhoz a község, megye; de a hozzájárulást kötelezőnek kimondani azért, mert nagyobb haszonnak jutnak birtokába, nem tartom elfogadhatónak. Én ennél fogva nem látom az analógiát a vizszabályozás és az ily vasutak közt, valamint nagyon nehéznek találom éppen statisztikai szempontból is kiszámítását azon lehetőleges forgalom- és értékelkedésnek, mely ily vicinális vasutból származnék az egyes érdekeltekre.

Kerkapoly Károly: A kár elhárítása végeredményében annyi, mint a haszon fellépése. Az egyik negatív megjelölés, a másik pozitív. Hogy ezt a mi törvényhozásunk is ismeri, bátor vagyok hivatkozni a tagosításra. A tagosítás is nagyobb haszon érdekében történik. Ha a birtokosság többsége akar tagosítani, a kisebbség pedig nem, hogy a kisebbség útját ne állja a többségnek, a nagyobb haszon kedvéért a törvény egyenesen kimondja, hogy a többség kívánatára a tagosítás eszközölendő.

Lónyay Menyhért gr. elnök : György Endre úr mai érdekes előadásában egy fontos gyakorlati értékű és úgy hiszem nagy jövőjű kérdést szakavatottan adott elő.

A tökéletesített közlekedési eszközök fejlesztésének kérdése, mint azt előadó úr kiemelte, nem először foglalkoztatja a magyar közönséget. Az országos magyar Gazdasági Egyesület már 1865-ben egy részletes dolgotat készítettett, azon nézetből indulva ki, hogy a vasuti hálózat kérdése, s különösen a vidéki érdekű vasutak egyik legfontosabb tényezőjét képezik Magyarország anyagi felvirágzásának, nemzetgazdasági érdekei emelésének, és különösen a birtokos osztály boldogulásának.

Hosszú évek multak el azóta, épültek is nagy vasuti vonalak, az ország nevezetes terheltségével, a nélkül azonban, hogy ez által internacionális vasuti vonalaink kiegészítetteknek lennének tekinthetők. De a helyi forgalom érdekeire, a vidéki vagyis vicinális vasutak kiépítésének előmozdítására gond nem fordított. Ezért tartom én fontosnak ezen kérdésnél az eszméket ébresztetni, s az országot tevékenységre buzdítani.

Hogy ezt mi a saját körünkben is kezdeményezhessük : célszerűnek látnám a mai értekezés eredményét a »Nemzetgazdasági Szemlében« közzé tenni. A vidéki érdekű vasutak kérdésének ismertetésére fogna ez szolgálni.

Szabad legyen nekem is az eszmecsere előmozdítása végett az épen hallottakra nézve némely észrevételeket tenni.

Előadó úr fejtegette azon kérdést, hogy mikép határozandók meg a vidéki érdekű vasutak, melyek ennél fogva az állam részéről is minden lehető kedvezményel ellátandók.

Én részemről három osztályba sorolom a vasutakat, s a helyes vasuti politikának következményeként mindháromra nézve külön eljárást tartok követendőnek.

Az első osztályba tartoznak azon vonalak, melyek az internacionális forgalom közvetítésére szolgálnak, — tehát az ország és a külföld közötti kereskedésnek érdekeit mozdítják elő.

Ezen vonalak a nemzetközi kereskedés előmozdításának egyik legfőbb tényezőjét képezik, mert azok helyes és öntudatos kezelése a kereskedési forgalmat leginkább képes emelni, míg ellenben azok célszerűtlen és gondatlan kezelése megbénítja azt; ennél fogva ma már úgy a szaktudomány mint a gyakorlat

által is egyaránt elfogadott elv: hogy első sorban az államkormány feladata, ily vonaloknál a díjszabályzat megállapítására egyenes és elhatározó befolyást gyakorolni. Ez mutatkozik a kontinensen mindenütt, még pedig akkép, hogy ezen vonalak vagy állampályák legyenek, vagy legalább is azok árszabásának megállapítására a kormánynak döntő befolyás biztosított.

Ez irányt a német birodalomban látjuk a legpraegnansabb módon érvényesülni, hol e tekintetben Bismarck herczeg kezdeményezése folytán a külkereskedés érdekében tervszerű intézkedések létesítettek. Tehát nálunk is az államnak oda kell törekedni, hogy a mennyire lehet, birtokába vegye az internationális kereskedés ezen vonalait, s a hol azt nem teheti, ott egyenes, határozott befolyást gyakoroljon a tarifa megállapítására, hogy a külkereskedést előmozdithassa. Ezenkívül legnagyobb fontosságú ügy, hogy a már részben kiépített, de a zsákutczában végződő internationális vonalak Európa vasuthálózatával mielőbb czélszerűen összeköttessenek, s hogy a keletnek, délnek és délkeletnek az internationális forgalom tekintetéből szükséges vonalak mielőbb létesüljenek.

A második osztályba sorolhatók az országos érdekű vonalak; azokat értem ez alatt, melyek az ország belkereskedésének mintegy főereit képezik. Ezen vonalakra a tarifa kérdésébe befolyani ismét az államkormány feladatai közé sorolandó. E célból az államnak szükség esetében áldozatokat is kell hozni; de ha ily vonalak — mint nálunk is — állami kamatgarantia mellett létesültek, ugy az államot megilleti azoknak tarifa-politikáját czélszerűen vezetni, s díjtételeit megállapítani; mert ezen vonalokon a tarifa-politikának kezelése a bel-, sőt a külkereskedés érdekében is, az államnak feladata.

Végre harmadszor, mindazon vasutak, melyek a két előbb említett osztályhoz nem tartoznak, melyek tehát sem az internationális kereskedés, sem az általános országos forgalomnak egyenesen nem szolgálnak, de egyes vidékek érdekeit mozdítják elő: a vidéki érdekű vasutak osztályába tartoznak.

Az ily vonalak létesítése nem járhat az államnak egyenes terheltetésével, de igenis az illető vidék érdekeltjeinek kezdeményezése folytán, s azok hozzájárulásával létesítendők.

Az államnak azonban ez irányban is nagyfontosságú fel-

adat jutott; azon feladat t. i., hogy ezen vonalak keletkezését a saját egyenes terheltetése nélkül minden lehető módon előmozdítsa, azokat különböző előnyökben és kiváltságokban részesítse, sőt módot nyújtson arra, hogy az érdekeltek a szükséges hitelben részesüljenek, tehát kedvező kamat melletti tőkéhez juthassanak.

Az ily vidéki érdekű vasutak mesterséges létesítése nem lehet az államnak feladata; mert ez ügy természetszerű fejlődése, s a vidéki érdekeltek kezdeményezésétől függ. Az öntevékenység meg fogja mindenütt és a maga idejében hozni a kedvező eredményt; lehetővé kell tehát tenni, hogy mindaz a mi életrevaló, létesülhessen.

Valamint egyrészt hibának tartanám azt, ha a kormány parancsolólag lépne fel a vidéki érdekű vasutak létesítése tekintetében; ugy másrészt ép oly, vagy tán még nagyobb hibának tartanám, ha az állam bármint akadályt vagy nehézséget gördítene azoknak létesítése elé; sőt ellenkezőleg, épen az állam feladata előmozdítani azok létesítését. Azon elvből indulva ki, hogy: hadd létesüljön mindenütt az mi életképes, tehát engedje az állam az ily vasutak kezdeményezésénél és kiépítésénél a legnagyobb cselekvési szabadságot. Építsen minden vidék ugy, a hogy azt magára nézve legczélszerűbbnek látja; s ne szolgáljanak akadályul ily vasutak keletkezésénél megszorító rendszabályok.

Én részemről a vidéki vasutaknál az amerikai rendszert tartom czélszerűnek, mely ily vállalatok létesítésénél a szabad fejlődés elvéből indulva ki, minden gyakorlatilag helyesnek bizonyult módot megenged.

A vidéki vasutak tekintetében hozandó törvénynél tehát adassanak meg minden lehető kiváltságok bélyeg és díjak s adó tekintetében; engedjék meg bármily technikai módoknak alkalmazása, mind az mi a vasut kivitelét olcsóbbá teszi; kerüljék minden rendszabályozás, mely csak késleltetőleg, sokszor megghiusítólag hat; és szorítkozzék az állam legfőlebb annak ellenőrzésére, hogy az építés és az üzleti mód a vasut használatánál életveszélylyel ne járjon. Legyen tehát e tekintetben a jelszó: a minden terheltetés nélküli szabad fejlődés.

Nehezebb kérdés a hitel kérdése; különösen hazánk adott

viszonyai közt, hol számos vidéknek nagy értéke van ugyan a földbirtokban, készpénztökével azonban vajmi kevés vidék érdekeltjei rendelkeznek.

A hozandó törvényben tehát ily hitelezés módozatainak megkönnyítése, illetőleg előmozdítása céljából első sorban meg kell adni minden lehető könnyebbséget s kedvezményeket, különösen a nyújtandó biztosíték szabályozása által.

Második fontos feladat a törvényben a haszonaránylag való hozzájárulást megállapítani és szabályozni.

Harmadszor: föl kell menteni ily vidéki vállalatokat mindazon terhes kötelezettségektől, melyeket más osztályú vasutaknál az állam a maga saját érdekében kikötni szokott, mint pl. a posta- és katonaszállítástól; ha azonban egy vagy más irányban az állam az ily vonalakat ily célra használni kívánja, azért fizesse meg azon díjakat, miket minden magánszállításért fizetni szoktak, s amennyiben a vasnt építésénél e tekintetben bizonyos túlkiadások fordulnának elő: térítse meg azokat az állam azon mérvben, melyben ez által a vasnt költségei szaporodtak.

Ha lesznek bizonyos vidéki vonalak, melyek hadászati szempontból, vagy az országos kereskedés tekintetében is fontossággal bírnak: ily vasutak kiépítését az államnak előmozdítani kötelessége; s a mennyiben az ily vonalak a nagyobb internacionális vagy országos érdekű vonalakkal egyesülvén, emelnék azok jövedelmét, és így azok kiépítése által a biztosított, állandó és fokozott szállítás tekintetében az ország is érdekelve van: csak méltányos, hogy az ily vonalaknak a csatlakozási pontok tekintetében is minden lehető kedvezmények megadassanak; s végre mennyiben ezen vidéki vonalak a forgalmat oly szállítások tekintetében is nevezetesen gyarapítják, melyek e vonalak kiépítése nélkül nem állottak volna elő: hasonlóképp méltányos, hogy ezen nagyobb forgalom arányában járuljanak a vidéki vasutak érdekében felvállalt kötelezettségek könnyítésébe.

A mi végre a tarifakérdést illeti: czélszerű lenne a a vidéki vasutaknak e tekintetben is lehető szabad kezet engedélyezni.

Minden vidék a saját érdekének megfelelőleg fogja dij-

szabályzatát megállapítani. A hol a forgalom kezdetben csekély, ott magasabb díjszabályzat lesz megállapítható; azonban soha sem oly mérvben, hogy a tengelyen való szállítás versenye, habár csak időközben is, lehető legyen. Ha azonban a vidék érdekeltjei belátják, hogy fontosabb érdekek szólnak az olcsó tarifák mellett, azt be fogják hozni, bár időközileg a vasut jövedelme tán csökkenni fog is. De miután minden ily vasut egy vidék magánvállalatának tekintendő, s miután a vállalat nem szorul az állam egyenes segélyezésére, s nem kér tőle kamatbiztosítást: ennél fogva ez utóbbi nem is gyakorolhat a tarifa megállapításánál ezen magánvállalatra szabályozó befolyást.

Ne feledje a kormány azt, hogy minden ily vonalnak létesítése új értéket teremt, s az ország anyagi felvirágzását, nemzetgazdasági erejének fokozását, s kereskedésének emelkedését mozdítja elő. Nagy hibának tartanám tehát, ha a törvényhozás nem adná meg az ily vállalatoknak mindazon kedvezményeket, miket az állam egyenes terheltetése nélkül megadhat; ha hosszadalmas engedélyezési eljárás vagy bármely más formakérdés miatt azok szabad fejlődését akadályozná; ha nem tenne meg mindent, mi az állam egyenes terheltetése nélkül — az ily vállalatok hitelképességének kifejlődését előmozdítani képes.

Előadó úr 1470 kilométerre számítja azon vidéki érdekű vasutak hosszát, melyek kiépítése máris kezdeményeztetett. Ez a tény is bizonyítja az eszme korszerűségét és gyakorlati voltát; káros mulasztás lenne tehát, ha a törvényhozás a vidéki érdekű vasutak iránt mielőbb, még ezen törvényhozási idényben nem intézkednék.

Más nemzetek máris nagy előhaladást tettek ez irányban. Franciaország siet kiépíteni összes vicinális vasutainak hálózatát; s száz meg száz milliónyi összegek ruháztatnak be ott e célra évenként. Ugyanezen úton halad Németország, sőt Ausztria is. E nemzetek tapasztalatait vizsgálja a kormány gondosan, s lépjen a cselekvés terére.

Nagyfontosságú dolog lenne Magyarországra nézve, ha ily célokra egy nevezetes tőkével rendelkező vállalat keletkeznék, melynek nemcsak a hitelszerzés lenne feladata, de egyszersmind

kellő gyakorlati jártasságú személyzetével szerződhetne vonalak kiépítésére.

Ily vállalatok léteznek, s jó sikerrel munkálnak; mint p. o. Belgiumban a »Société des travaux publics« már eddig is szép eredményeket mutatott fel.

Mozditsuk elő nálunk oly társulat mielőbbi létesülését, mely a hitel közvetítése mellett a munkák kivitelére is kellő erővel rendelkezék: ugy a vicinális vasutak, csatornák, vagy bármely más, a föld jövedelmét és értékét emelő meliorationális munkálatok keresztülvitele nálunk nagyobb mérveket venne föl, s az ország nemzetgazdasági erejének emelése, az adóképeség előmozdítására szolgálna; de hogy mindez sikerüljön, kell oly törvényt alkotni, mely megállapítsa az ily munkálatok számára a méltányos kedvezményeket, s az évjáradékok rendes befolyását s a haszonaránylagos hozzájárulást szabályozza.

Igy fogom fel én jelenben a felhozott kérdést; s csak örömem fejezhetem ki a fölött, hogy előadó úr az eszmék fejlesztésére irányzott nézeteit előttünk elmondá. Mi terjesszük az eszmét, sürgezzük az üdvös tevékenységet, s azok kik állásuknál fogva arra hivatottak: lépjenek a kezdeményezés terére!

György Endre: Mindenesetre nagy fontosságúnak tartom én is azt, hogy a vidéki érdeklettek mily módon járuljanak e vasut létesítéséhez. Mert ily vidéki érdekű vasutakat mind építés, mind tarifa tekintetében más szempontból kell megítélni, mint más nagy vonalakat. Ily vasutakat rendszeren, ha nem is mindig, maguk az érdeklettek építik saját erejükből, s én a magam részéről teljes határozottsággal kijelentem, miszerint azon esetre, ha biztosíték volna arról, hogy a címletek a vidéki érdekeltek kezei közé jutnak és ott is maradnak, egyszóval, ha a vasut lenne minden esetre a vidéki érdekeltek és nem a speculatio befolyása alatt, azon esetben az illető érdekletteknek különösen a tarifa meghatározására nézve teljesen szabad kezet adnék. Ha pedig állami segélyezésben is részesülnek, a mi jelen viszonyaink közt alig kikerülhető, még az esetben is túlnyomó súlyt szeretnék az érdekletteknek biztosítani a tarifára való befolyás tekintetében. Azonban a kérdés épen az, hogy a vidéki érdeklettség befolyását és e befolyás állandóságát egyáltalában nem tud-

juk biztosítani, s épen e miatt szükséges minden lehető óvrendszabályról gondoskodni.

A mit Kerkapoly úr ő excellentiája mondott, annak szintén nagy fontosságot tulajdonítok. Van is egy praecedens reá. Az angol 1864-ki Improvement of Land Act azt mondja, hogy a Commissionärek adhatnak pénzt talajjavítási célokra; s ezek közé vannak sorolva a vidéki érdekű vasutak is, nevezetesen azon vasut, melyet az illető bérlő saját használatára épít saját magán gazdasági céljaira. És ezt a földtulajdonos akarata ellenére is építheti a bérlő, ha kitudja a Commissionär teljes megnyugvására azt, hogy az új befektetés által a birtok értéke legalább is annyival fog állandóan növekedni, mint a mennyi a befektetésre kívántató tőke 5^o/_o-a. Ugyanez az eszme, nevezetesen az emelkedő haszon által feltételezett értékemelkedés, s az ennek alapján felvett kölcsönnek minden más terhet megelőző természete vetette meg alapját a talajjavítási járadékbankoknak Németországban, különösen a régibb szász és az újabb porosz intézeteknek. Ezen alapeszme elfogadásra talált nálunk is a vizszabályozásra nézve.

A mi így áll a veszélytől való mentességet illetőleg, kétértelmű kivül állhat a haszon-emelkedést illetőleg is, mert hiszen a veszély csökkenése a jövedelem emelkedése. Nézetem szerint leghelyesebb volna az érték-emelkedést, a mint az igen t. elnök úr nagyon helyesen emelte ki, egy nagy bank által közvetített a vicinális vasutaknál is, már csak azért is, mert a pénzbeszerzés különben igen nehéz, és különböző titres-vel terhelni meg a pénzpiacot majdnem lehetetlen.

S így szerintem az értékemelkedés arányában való participálás s egy nagy bank közvetítése bizonyos tekintetben teljesen együtt járó tünemény volna elvi szempontból. A különbség csak a gyakorlatban van. Mig nevezetesen a pénzbeszerző közös bank egészen gyakorlati, addig az értékemelkedés meghatározása s az ezen alapon keresztülvitt kötelező hozzájárulás szerintem viszonyaink között alig létesíthető.

Gróf Lónyay Menyhért elnök: Az idő előre haladván, megköszönöm a bizottsági tagok és a közönség szives részvétét. Az ülést berekesztem.