

# NEMZETGAZDASÁGI SZEMLE.

VI. ÉVFOLYAM.

1882.

A P R I L I S.

IV. FÜZET.

## AZ ÁLLAMVASUTI RENDSZER KÉRDÉSE AZ OLASZ PARLAMENTI ENQUÊTE ELŐTT.\*)

Midőn az angol parlament az első vasutnak építését engedélyezte, még senkinek homályos fogalma sem volt azon nagy forradalomról, melyet e forgalmi eszköz közgazdasági életünkben elő fog idézni. Még kevésbé sejtették, hogy ez a közgazdaság mezején túl, politikai, társadalmi, közmívelődési viszonyainkat meg fogja változtatni. Nehány évtized elegendő volt, hogy ezt belássuk, hogy felismerjük, miszerint a vasut nemcsak egy közgazdasági tényező, hanem hogy az egy nagy politikai, társadalmi, kulturális és stratégiai tényező, sőt ma már inkább a másik végtől kell tartani, a mennyiben itt-ott már azt is halljuk hangoztatni, hogy az egész gazdasági élet, a mezőgazdaság, az ipar, a kereskedelem jövője csak egy tarifakérdés. Bármikép legyen, annyi bizonyos, hogy a vasut az általa mintegy elemi hatalommal gyakorolt befolyás mellett ezer ponton érinti a közérdeket, és hogy ennek érvényesítése és védelme a vasuti vállalattal szemben az ujkori államnak egyik fontos feladatát képezi. Hozzájárul az, hogy a vasuti vállalatban meg van minden előfeltétel arra, hogy rendesen közgazdasági egyenárusághoz vezessen, mi annál inkább követeli, hogy az állam a közérdeket ott érvényesítse, hol a verseny jótékony hatására számítani nem lehet. A vasut közérdekű vállalat lévén, ebből azon elv következett, hogy azt vagy az államnak kell kezelnie, vagy annak kezelését csak úgy delegálhatja másokra, ha kellőleg biztosíthatja a közérdek érvényesítését. Ezen alapon keletkezett a különböző vasuti rendszerek két főalapja : a magánvasuti társulat, ill. részvénytársulat és az állami vasut. Ezen rendszereknek ismét vannak számos válfajai. A magánvasuti rendszer legtisztább alakját

\*) Felolvasatott a m. tud. akadémia nemzetgazdasági és statisztikai bizottsága előtt f. évi február hó 23-án.

Angliában és Amerikában találjuk; itt a társulatok a vasut tulajdonát és üzemét birják; az államtól segélyben nem részesülnek; az engedélyek örök időkre adatnak. Az állam különösen törvényei kevésbé közigazgatási beavatkozás által biztosítja a közérdekeket. A másik csoportot képezi azon rendszer, melynél a társulatok szintén a vasut tulajdonát szerzik meg, annak üzemével foglalkoznak, de az engedély csak meghatározott időtartamra adatik, rendszeren 90 évre. Ezen rendszerrel az állam többnyire bizonyos előnyökben részesíti a vállalatot, segélyekben, vagy a mi leggyakoribb az állam kamatbiztosítékot nyújt a társulatnak; gyakran az állam a pályatest egy részét (al- és felépítményt, mint Franciaországban a szükséges telkeket, mint Északamerikában adja) stb. Az állam az engedély lejártá után a vasutat többnyire ingyen szerzi meg, azonkívül az engedély tartama alatt a postánál, a katonai személyek szállításánál és más különben számos előnyben részesül. A kamatbiztosítás rendszere is igen különböző. Az állam vagy a tőke után bizonyos kamatot biztosít, vagy bizonyos egység után bizonyos nyers bevételt és pedig mind a két esetben vagy azon föltétellel, hogy bizonyos nagyobb jövedelem mellett az előlegek visszafizettessenek, vagy az állam osztozkodik a nyereségben, vagy az állam a segélyt teljesen à fond perdu adja oda. A kamatbiztosítéknál gyakran a lejtő skála rendszerét is alkalmazzák, a midőn az emelkedő jövedelemmel a kamat előleg csökken. Igen helyesen alkalmazta a kamatbiztosítási rendszert Franciaország; az állam ugyanis az új vonalok építésére a régi társulatokat kötelezte akkép, hogy az ancien réseau többletei a nouveau réseau kamatainak fedezésére fordítandók és az állam csak a hiányra nézve vehető igénybe.

Az államvasuti rendszer különösen két alakban jelentkezik. Az egyik rendszer szerint az állam megszerzi a vasut tulajdonát és annak üzemét egy magánvállalatra bizza; a másik rendszer szerint az állam a vasutat nemcsak megszerzi, hanem kezeli is. Az első, vagy az ugynevezett haszonbérleti rendszer ismét kétféle. Az egyik szerint a tulajdonos az egész bevételt veszi és a kezelő társulatoknak bizonyos szempontok szerint költségeit visszatéríti, a társulat nyeresége tehát a takarékosabb üzletből származik. A másik rendszer szerint a vasut tulajdonosa bizonyos arányban osztozkodik a nyers és a tiszta bevételben is. Ez utóbbi rendszernek egyik válfaja ismét az, midőn a kezelő a tulajdonosnak bizonyos meg-

állapított kanont fizet. Ezen haszonbérleti rendszer csak két államban áll fenn, Olaszországban és Németalföldön. Különben megjegyzendő, hogy van oly eset hol az állam a kezelő és valamely társulat a tulajdonos. A haszonbérleti rendszer oly alakban is talált gyakran, különösen Franciaországban alkalmazást, hogy egyik társulat a másik vonalait igénybe vette.

Végre még egy sajátosságos rendszerről kell említést tenni, mely újabban Angliában keletkezett, t. i. a vasútvonalok közös előállítására több társulat által, a midőn ugyanazon vonal több társulat által használtatik: ilyen közös üzem 370 van; köztük különösen a 164 kilométerre terjedő Cheshire vasut, melyet három társulat használ: a Great Northern, a Midland és a Manchester Sheffield Lincolnshire társulatok.

Az itt említett rendszerek között azonban egy sincs, mely az újabb időben annyi szószólóra akadt volna, mint az állami vasuti rendszer. Különösen a vasutnak nagy közgazdasági jelentőségéből indult ki e felfogás. A magánvasutak mellett ezen közgazdasági érdekek nem találtak elég ápolást. A viteldijak magasak voltak; számos esetben egyeseknek kedvezmények adtak; más esetekben a különbözeti díjak által egyes országok vagy legalább vidékek nagy gazdasági érdekei megsértettek; a szállítás nem történt mindig kellő gyorsasággal, a mint p. Foville beszéli, hogy az átvétel és átadás közti idő gyakran oly nagy, hogy az áruszállítmányok átlag csak egy kilométert tesznek naponként. Sok helyen panaszkodnak arról, hogy a vasut az utasok életét könnyelműen teszi ki veszélynek. A vasutak egyedárusági jellege is merészen kifejlődött bizonyítván azt, hogy ezen üzlet körében a verseny nem igen érvényesülhet, mint azt Stephenson, az első mozdonyvasut építője, már évtizedekkel azelőtt ezen szavakkal jósolta: Where combination is possible, competition is impossible. A vasutak közgazdasági természetének és jelentőségének felismerése, a magánvasuti rendszerrel számos államban tett kedvezőtlen tapasztalatok, az államnak a gazdasági terén újabban mindinkább kifejtett nagyobb tevékenysége — szemben a régi abstenenciával és non intervention elmélettel — következtében az államvasuti rendszer hívei napról-napra szaporodtak.

Az elmélet ezen újabb alakulása a gyakorlatra is hatott. Németországban, hol az állami vasuti rendszer régóta létezik, újabban ismét Poroszország terjeszti az állami vasutak hálózatát. Francia-

országban is ezen rendszer két hatalmas szószólóra talált: Gambettára és Freycinetre; ez utóbbinak nagy terve szerint 4 milliárd frank volna az államvasuti rendszer létesítésére fordítandó és tényleg az Orleánsi vaspályától hálózatának egy része megvételre került. Egyelőre azonban ez irányban több lépés nem történt. Egyéb államokban is az államvasuti rendszer tett haladást. 1880-ban Dániában az utolsó nagy vonal vétetett meg, mely még nem képezte az állam tulajdonát, a 385 kilométerre terjedő Seelandi vasut, úgy hogy jelenleg az 1600 kilométernyi hálózatból csak 100 kilométer van magántársulat kezében.

Ezen mozgalom közepette találkoztunk egy állammal, mely nagy apparatussal fog vasuti ügyeinek rendezéséhez és mely minden megfontolás után határozottan kimondja, miszerint a magánvasuti rendszert legczélszerűbbnek tartja. Ezen állam Olaszország. Olaszország évek óta bajlódik vasuti kérdéseivel; végre egy enquetét küldött ki, mely a kérdéseket tanulmányozta és mely a fentebb jelzett konkluzióhoz jut. Az enquete tanulmányai 7 testes kötetben adattak ki; számos adatok, gyakorlati emberek nyilatkozatai, alapos vizsgálódások a létező rendszerek teljességéről oly anyagot képeznek, mely alapos és teljes feldolgozást érdemelne; gyakorlati és elméleti érdekekkel birna egyaránt. Ismeretes, milyen alapossággal készíti elő Olaszország fontosabb törvényeit; csak emlékeztetem azon két nagy és roppant érdekes anyagot tartalmazó kötetre, mely a valuta rendezése alkalmából a papirpénzforgalom hatásáról az olasz kormány által kiadatott és mely a legbecsesebb közleményt képezi, melyet e kérdés fölött birunk. A vasuti enquete dolgozatai is kiváló érdekekkel birnak, és minthogy mi teljes határozottsággal az államvasuti rendszert proklamáltuk és terjesztjük, érdemesnek tartottam az enquete kifogásait ezen rendszer ellen röviden a t. bizottság előtt előadni.

Az olasz vasutügy az 1863. január 4. és augusztus 25-diki, és az 1865. május 14-diki törvény által nyerte első szabályozását. Ekkor az ország hálózata öt csoportra osztatott fel és öt külön társulatnak engedélyeztetett. Az első társulat a Societa ferroviaria dell' Alta-Italia: ez magában foglalja néhány előbb az állam tulajdonát képező vonalat, a lombard vasuti és középolasz-társulatnak engedélyezett, összesen 2010 kilométert, belefoglalva 532 kilométert, mely más társulatoké, de melyeket az alta Italia üzembe átvett.

1. A második társulat a Societa delle strade ferrate romane; újból szerveztetett a livornoi, középtoskánai és maremanai társulat

beolvasztása által. Ezekhez csatoltattak még a liguriai part vonala és a Carrara-Avenzaig, a San Severino-Avellinoig terjedő vonalak. Ezen társulat meg átengedte a meridionalis vasuttársulatnak a Bolagna-Anconáig és Castel Bolognese-Ravennáig terjedő vonalokat; hálózata mintegy 1730 kilométer.

3. A harmadik társulat a Societa delle Strade ferrate meridionali, mely az imént említett két vonalat vonalaihoz csatolván, 1750 kilométernyi terjedelmet nyert.

4. A negyedik társulat a Societa Vittorio Emanuele, mely a kalabri-sikuli vonalon kívül, két elágazással bir Cratiból-Cosenzáig, és Bisentótól Potenzáig: hálózata összesen 1260 kilométernyi hosszú, a Taranto-Brindisi és Palermo-Marsalai vonalon kívül, melyek szintén e társulatnak engedélyeztettek.

5. Végre a Compagnia Reale delle ferrovie sarde, mely 400 kilométernyi hosszú.

Ez volt az olasz vasuti hálózat állapota 1865-ben. 1879 végén pedig az olasz vasuti hálózat terjedelme volt:

Az Alta-Italia . . . .	2612 kilométer.
Ferrovie-Romane . . . .	1617 „
Ferrovie-Meridionali . . . .	1446 „
A kalabri-sikuli vasut . . . .	1155 „
Kisebb társulatok . . . .	510 „

Összesen volt tehát 8348 kilométer vasut, melyből 5384 kilométer állami vasut; 444 kilométernél az állam társ, 564 kilométeren az állam folytatja az üzemet idegen pályán. Az Alta-Italiának megváltása az 1875. nov. 17-én Baselben kötött egyezmény eredménye vala és okát abban találta, hogy az Ausztriával a déli vaspálya megoszlása iránt kötött szerződés másképp keresztül vihetlenek látszott; a Strade ferrate Romane megváltása a társulat rossz pénzügyi helyzete miatt vált szükségessé és az 1880. jan. 29-én hozott törvénnyel kimondatott, mely azonban 1881. december 31-éig függőben tartatott. Ugyanezen okok miatt lett az állam a szikuli-kalabri vasut tulajdona, melynek üzemét a meridionalis társulatra bizta.

Daczára annak azonban, hogy az állam a vasuti hálózat jelentékeny részét kezében tartá, ama kérdés még nem volt végleg eldöntve, vajjon Olaszország ezen rendszert következetesen keresztül vigye, avagy az államtulajdon alapján talán egy más rend-

szerrel tegyen kísérletet. Különösen két javaslat foglalkoztatá az olasz törvényhozást, melyeknek célja az volt, hogy az államvasutak üzeme magántársulatoknak engedtessek át. Az egyik javaslatot Minghetti és Spaventa ministerek terjeszték elő a kamarának 1874 május 2-án; a másikat ugyanazon alapon 1877 nov. 22-én Depretis minister. Ezen javaslatoknak egyike sem fogadtatott el. 1878-ban a vasuti kérdés tárgyalására és tanulmányozására az említett enquete küldetett ki, azon már irányt adó utasítással, hogy vizsgálja, vajjon mennyiben felelnek meg az Olaszországban addig követett különböző üzleti rendszerek az állam érdekének és mely rendszernek adandó a magánüzleti rendszerek közül az elsőbbség. Az enquetebizottság hat senator, hat képviselő és három a király által kinevezett tagból állott. A bizottság első ülését 1878. augusztus 19-én tartá. Mindenekelőtt egy kérdő-ív szerkesztetett, mely 4000 példányban küldetett szét. Felszólítottak a vasuti igazgatóságok, kereskedelmi kamrák, tekintélyes lapok, a legtekintélyesebb szakférjak, hogy a kérdésekre feleljenek és egyuttal kijelentetett, hogy mindenki, a ki a bizottság előtt nyilatkozni akar, előtte megjelenhetik. Az enquete ülésezett, Milanoban, Turin, Genua, Savona, Velence, Padua, Vicenza, Verona, Nápoly, Foggia, Bari, Catanzaro, Reggio di Calabria, Messina, Catania, Siracus, Caltanissetta, Girgenti, Palermo, Bologna, Ancona, Livorno, Firenze, Roma, Cagliari, Sassari városokban.

Az enquete kiindul a vasutüzlet gazdasági természetének vizsgálatából.

Nem ismeri el azon nézetet, mintha a vasutüzlet az állam funkcióihoz tartozik, (Cotesta idea non é vera nella scienza, non é vera nella pratico, Relazio 111 l.) Ezen felfogás az állam eszméjének hibás formulázásából származik; tartalmában sociálistikus irányu és következményeiben oda vezetne, hogy az elavult absolutismus elpálastolva ismét felelesztessék. Erre az álláspontra a bizottság egyáltalán nem akart helyezkedni és szűkebben formulázván a kérdést, csak annak vizsgálatába bocsátkozott, milyen természetü maga a vasuti üzlet.

A vasuti üzlet számtalan gazdasági tényből áll, melyek részint ipari, részint kereskedelmi jelleggel bírnak. Vasuti szállítással foglalkozni annyit tesz, mint valóságos üzletet vinni, akár gazdasági, akár jogi szempontból tekintjük a dolgot. Ezen üzlet

monopolszerű természettel bír, azonban e monopol nem oly szoros, nem oly kizárólagos, mint azt képzelik. A közönséges utak, folyók, csatornák, lóvonatu vaspályák zavarják eme monopoliumot; hozzájárulnak még a versenyző vasuti vonalok valamint azon körülmény, hogy a vasutak versenye azon irányt is követheti, hogy különböző termelési vagy fogyasztási helyeket keresnek fel. Minthogy mindamelllett a vasuti üzlet sok tekintetben és számos irányban monopolszerű természetét megtartja, ez arra indított, hogy a vasutak az állam felügyeletének alárendeltettek. A vasut az üzletet csak akkor kezdheti meg, ha az állam arra engedélyt ad és csak azon feltételek alatt folytathatja, melyeket az állam megállapított. Az állam szabályozza az összes nagy társadalmi, politikai, gazdasági és erkölcsi intézményeket; ezekhez pedig a vasut is tartozik, mely egész közgazdasági, politikai, társadalmi sőt még erkölcsi életünkben érvényesíti befolyását. Az állam törvényei, felügyelő közegei által érvényt szerezhet ama magasabb érdekeknek, melyek a vasuti üzlet által érintetnek. Azon cél, mely az állam által ez irányban elérendő nem követeli, hogy a vasutak az állam által kezeltesse, annál kevésbé, minthogy ennek igen sok hátránya van.

A vasutak állami kezelésének hívei leginkább azon reményt táplálják, hogy az állam a tarifákat leszállítani fogja, esetleg megelégedvén az üzleti költségek megtérítésével, míg a befektetett tőke fejében nem fog semmit sem számítani. Hogy ezen érv nem megdönthetlenség, nem szorul bizonyításra. A mi mindenekelőtt az önköltségeket illeti, ugy sem elméletileg, sem gyakorlatilag nem állítható az, hogy az állami kezelés olcsóbb; vannak oly esetek is, de vannak evvel ellenkező esetek is. Ennyit mindenesetre meg kell engedni, habár a bizottság azon állítását, mintha az állami kezelés mindenütt drágább volna, el nem fogadjuk. A költségek összehasonlítására a következő adatok szolgálnak.

A belga állami vasutak főbb üzleti eredményei a következők:

	kilométer	nyers bevétel	üzlet költség	az üzleti korffinis (üzleti költségek arány-bevételhez)
1874	1619	L. 73.783,794	50.417,478	68%
1875	1966	89.124,045	58.987,022	66%
Az Alta-Italia társulat hálózatán pedig:				
1874	3102	88.890,178	49.324,543	55%
1875	3301	92.378,536	51.323,404	55%

A belga állami vasutakon tehát az üzleti költség 1874-ben 13, 1875-ben 11%-al magasabb volt, mint az olasz vasuton. Igaz ugyan, hogy a belga vasutakon a tarifa alacsonyabb, de Belgiumban a direktvonatoknál a vasuti adó 25%, Olaszországban mintegy 45%; a katonák Belgiumban 50%-ig leengedést élveznek, Olaszországban 78%-ot, Belgiumban 100 utas közül 30 utazik olcsóbb díj mellett, Olaszországban 43. Az áruknál pedig a viteldíjak meglehetősen egyenlők. Megjegyzendő továbbá, hogy Olaszországban a különbözeti díjak igen tág alkalmazást nyertek, hogy vannak számos különleges dijszabályzatok. Másrészt pedig tekintetbe kell venni, hogy Belgiumban nem oly nagy a küzdelem a vizek ellenében, mi Olaszországban igen sok költséget okoz. Olaszországban sokkal drágábban szerzi a vasut a kőszent és vasat; az Alta-Italia az 1874—75-diki években a kőszent átlag 36·09 lírával fizette a tonnát, a belga vasutak körülbelül ugyanoly kőszent 15·95 lírával. Ha az Alta-Italia ily áron szerezhette volna be a kőszent, 5.422,126 lírát takaríthatott volna meg. Ugyanazt az eredményt találjuk a vasnál; az olasz Alta-Italia a vasat tonnánként 168 lírával fizette, a belga vasutak 112-vel; ezen tételnél a belga aczél mellett az illető vasut 1.120,000 lírát takaríthatott volna meg. Már ezen két tényező 48%-al emelé az Alta-Italia kiadásait. Végre nem szabad elfelejteni, hogy a belga vasutak igen élénk forgalommal bíró vonalakat kezelnek, melyek kilométerként 45,446 líra nyers bevételt adtak míg az Alta-Italián a forgalom sokkal kisebb és csak 28,200 lírányi nyers bevételt adott 1874—75-ig.

Hogy az állami vasutak egyáltalában kedvezőtlenebb eredményeket adnak a költségek tekintetéből, arra még a következő adatok is felhozhatók: Tekintve 1876-ban az üzleti költség aránya a nyers bevételhez

	az állam vasutakon	a magánvasutakon
Németországban . . . . .	59	53
Ausztria-Magyarországban . . . . .	76	50
Belgiumban . . . . .	63	59
Dániában . . . . .	71	55
Norvégiában . . . . .	74	63
Svédországban . . . . .	63	57

Összesen pedig tesz átlagban az üzleti költség a nyers bevétel arányában a magánvasutaknál 32%-ot, az államvasutaknál 61%-ot.



Ezen adatok alapján mondá is az 1878-ban Franciaországban kiküldött bizottság előadója : „L'étude comparée de ces deux exploitations, les tableaux qui vous en donnent les résultats prouvent que partout, aussi bien en Italie qu'en Allemagne, en Autriche-Hongrie qu'en Belgique, l'exploitation par l'État a toujours été plus coûteuse.“

Ha az állami kezelés e szerint nem biztosítja az üzleti költségek csökkenését, úgy alig van kilátás arra, hogy az állami vasuti rendszer mellett a díjak alacsonyabbak lesznek. A mennyiben arra utalnak, hogy az állam inkább lesz hajlandó valamely új irány, vagy valamely cikk érdekében ideiglenesen áldozatokat hozni, úgy a bizottság véleménye szerint a társulat is mindannyiszor fogja tenni, a mennyiben kilátás van arra, hogy a forgalom emelkedésével veszteségét behozhatja. Nem igaz, hogy a társulatok nem érdeklődnek a kereskedelem és egyáltalán a közgazdaság fölvirágzása mellett; hiszen ha elég hosszú időre engedélyeztetnek, maradandó érdekek a közgazdaság érdekével összeesik. Tényleg történt, hogy p. az Alta Italia, midőn a piemonti vasutat az államtól átvette, a viteldijakat leszállította.

Vannak azonban egyéb okok, melyek a bizottság nézete szerint csökkentik ama reményt, hogy az állami vasuti rendszer mellett a viteldijak alacsonyabbak lesznek. Ezekhez tartozik a közönségnek napról napra megújuló kívánalma nagyobb kényelem, nagyobb gyorsaság, gyakoribb vonatok, kényelmesebb pályaudvarok, új állomások után, mely kívánalmaknak az állam és különösen a parlamentáris kormányok nehezebben fognak ellent állhatni. Vidékek, melyekben még a közönséges omnibus vonatok nem fizetődnek, egyenes összeköttetéseket kívának, holott már most is számos ilyen direkt vonal van, mely minimális forgalmat mutat fel. Így 1878-ban volt az Ancona-Pescarai vonaton, naponta egy negyed utazó az I. osztályon, egy utazó a II. osztályon és mintegy három negyed utazó a III. osztályon. Jelenleg a társulat és az állam közti megállapításon alapszik minden újítás; az állam képviseli a közérdeket, a társulat a magánérdeket; az állam vasuti rendszer mellett a közönség jelszava lesz: sokat követelni és keveset fizetni (voghono avere di piu e pagare di meno, Relazione 120. l.). Ez által a költségek egy része könnyen átháríthatnák a vasutat nem használó közönségre.

Egyesek attól várják a viteldijak leszállítását, hogy az állam csak az üzleti költségeket téríttetné meg magának. És ki fizesse

ama roppant összeget, melyet a vasutakba befektetett tőke kamatozása, törlesztése követel. Talán az adózók? Ezt a bizottság egyenesen visszutasítja, és pedig egyfelől azért, mivel Olaszországban az adóteher már amugy is majdnem elviselhetlen, de másfelől azért is, mivel ezen áthárítás az osztó igazság elvének nem felelne meg. Ha az állam a közgazdasági viszonyokat javítani akarja, ám rendezze, szállítsa le az adókat, de az adóknak ily célra való felemelése aligha hozna jó eredményt. A viteldijak akképeni megállapítása, hogy azok csak az üzleti költséget térítsék vissza, csak akkor lehetséges, ha a tőke már törlesztve van: akkor a viteldijak alacsonyabbak lesznek akár legyen a vasut az államé, akár társulatoké. Ha pedig az állam a tőke kamatozását és törlesztését magára akarja venni, akkor a magántársulatok is azonnal leszállíthatnák a viteldijakat. Ezen kérdés tehát nem függ össze a kezelés kérdésével: az tisztán pénzügyi kérdés.

A bizottság az államvasuti rendszer mellett felhozott azon leg-erősebb és legfontosabb érvek ellen, hogy az államnak kell kezébe a vasutakat, és pedig gazdaság- és kereskedelem-politikai okokból, küzd azon ellenérvvel, hogy egy versenyképtelen áru versenyét ily rendszabályok által, azaz a szállítási díjak lenyomása által nem szabad előmozdítani. Félő különösen, hogy a protectionisták kezében eszközzé válhatik arra, hogy a külföldi verseny még inkább nehezíttessék és hogy a védelem, mely vámtarifák és kereskedelmi szerződésekkel nem volt elérhető, a viteldij szabályzat által biztossíttassék. A viteldijak szabályozása által a termelési viszonyok megzavartatnának, mesterséges impulzus adatnék itt, mesterséges akadályok emeltetnének ott és a gazdasági viszonyok szabályos fejlődése lehetetlenné válnék; különben megengedhetőnek tartja a bizottság, hogy a vámtáriffaharczban az államnak jogában legyen, a viteldijakat megváltoztatni.

Mindezek következtében nem látszik valószínűnek, hogy a viteldijak az állam által alacsonyabban fognak megállapíttatni, mint a magántársulatoknál. Külömben mit mutatnak a tények? Itt először meg kell emlékezni a több állam által az újabb időben behozott szállítási adóról. Nem tekintve azt, hogy ezen adó kedvezőtlenül hat egyes termelési ágakra, eltekintve attól, hogy a málhadarakok, a vasuti jegy után szedett bélyegadó, különösen a szegényeket sújtja, a szállítási adó a behozatalát követő első 5 évben 73 millió-

val drágította a szállitmányokat. Továbbá említettik azon körülmény, hogy az állam számos esetben a vasuti társulatok által kért leszállítását a viteldijaknak nem engedte meg, félvén, hogy ez által a kamatbiztosíték terhe emelkedhetnék. Ezeknek valamint annak tekintetbe vétele után, hogy az állam pénzügyi helyzete még igen nyomasztó, hogy még igen sok közintézet lesz felállítandó, a viteldijak leszállítását nem meri remélni. Sőt inkább arra a körülményre figyelmeztet, hogy az állam a viteldijakat is adóknak fogná tekinteni, a melyeket szükség esetében fel lehet emelni, a nélkül hogy ez nagy elégtelenséget szülne. Sőt vannak irók, kik egyenesen ez elméletet hirdetik. (A félelem, miszerint esetleg nagy pénzügyi szükség idején a viteldijak emeltethetnének, épúgy mintha csak adók volnának, nem egészen jogosulatlan.)

Mindezekből az következik, hogy mind a két végtől távol kell maradni; nem szabad a viteldijakat a lehetőnél alacsonyabban megállapítani és a deficitet az adózó polgárokra áthárítani, ép oly kevéssé, a mint hogy nem szabad az állami deficitet az utazó polgárokra és a vasuti szállitmányokra áthárítani.

Egy másik nagy aggály, mely az államvasuti rendszer ellen felmerül, az állam illetőleg a kormány kezében ekként; összefoglalt roppant hatalom, a teendők felhalmozódása, az állam és a polgárok közti viszonyok megzavarása, az egész gazdasági élet befolyásolása az állam által, a parlamentáris kontrol megnehezítése s. a t. Lássuk e pontokat, legalább röviden, egyenként.

A vasuti ipar illetőleg vállalat roppant terjedelménél fogva ezen foglalkozás számtalan ponton érintkezik az emberekkel és az érdekekkel. A viteldijak szabályozása által a kormány kedvezhet és sujthat, jutalmazhat és büntethet bizonyos helyeket és bizonyos foglalkozásokat, mindig a kincstár vagy a polgárok kárára. Szerződéseket köthet kedvelt egyénekkél; műhelyeket állithatott, hol tetszik; a vonatok számában és gyorsaságában, az érkezés és indulás időpontjának megállapítása által jutalmakat és büntetéseket oszthat. A hivatalnokok kinevezése vagy ki nem nevezése, áthelyezése, büntetése, előmozdítása által roppant hatalmát éreztetheti. De evvel együtt emelkedik a kormány felelőssége; feladatai szaporodnak és bonyolódnak és a kormányok jó összeállítása nehezebbé válik.

Az olasz vasutaknál 54000-nél több hivatalnok van alkalmazva; ezek a többi hivatalnokokkal együtt egy 120000 főre menő

osztályt képeznek, mely az egész országban el van osztva és a közügyekre jelentékeny befolyást gyakorol. Ezek mind választók; képzeljük mármost ama nagy sereg embert, mely a kormány által akár mily kis állásra akar kineveztetni; 1879-ben az Alta-Italia pályázatot hirdetett 120 állásra; jelentkezett 2731. Ezek az ország egyik végéből jönnek a másik felé, költségeket tesznek, alávetik magukat a vizsgának és végre a 2731-ből 120 oly szerencsés, hogy kineveztetik. Nem kell-e egy kedvezőtlen visszahatástól tartani, ha ezen hivatalt áhotozó, többnyire fél miveltségű, elégtelen tömeg kormányváltásoktól remélvén szerencsését, mint türelmetlen politikai tényező a választásoknál fog kezdeni érvényesülni; mert ne felejtsük, hogy már most is minden jelölt, ki akár mily kis állomás után vágyodik, befolyásos politikai férfiaktól mutat fel ajánló leveleket. Helyes-e, kérdi a bizottság, hogy ezen aspirációkat mind az állam ellen uszítsuk? Nem veszélyeztetheti ez a politikai szabadság egészséges fejlődését?

A kormány és az állam tulságos beavatkozást nyer a közgazdasági ügyekbe. Az állam lesz a legnagyobb szállító, a legnagyobb gyáros. Csak a három nagyobb vasuti társulat műhelyeiben 9000 munkás dolgozik. Az állam kőszénbányákat és vashányákat fog szerezni és ki fog terjeszkedni mindazon iparágakra, melyek a vasuti üzlettel összefüggésben állanak. Az állam tetszés szerint fogja megállapítani a munkabéreket; a magán vállalkozók kénytelenek őt követni, pedig helyzetök nagyon különböző; a kormány alatt állanak az adózók és ezek fizetnek: a vállalkozó felett meg áll egy kormány, mely őt adóztatja. És az állam könnyen fog azon helyzetbe jönni, hogy a béreket emelni kell. A munkások tudják, hogy az állam egyhamar el nem bocsáthatja őket, mert fél, hogy strikeolnak és az állammal szemben a strike mindjárt a zavargás alakját veszi fel; attól is fél a kormány, hogy popularitását elvesztheti. Ez következménye annak, ha az állam vállalkozó és egyuttal az, ki az igazságot szolgáltatja, fél és bíró egy személyben. A bizottság ezen körülménynek igen nagy jelentőséget tulajdonít, különösen tekintettel azon ellenséges állásra, melyet a munkások mindinkább az ujabbkori állammal szemben elfoglalnak.

Az állam továbbá, nem lenne többé a termelők és fogyasztók érdekeinek részrehajlatlan megbírója, minthogy maga is termelő és talán a legnagyobb; minthogy továbbá legkevésbé alkalmas az ipar haladását gyorsan követni, a protekcióban fogja keresni az üd-

vét. Az állam erre még az iparosok által buzdíttatni fog és így többé nem lesz védője a munkának és tőkének, a szabadságnak és a szabadintézményeknek.

Ha az állam arra vállalkozik, mi tulajdonképen a polgárok működési köréhez tartozik, az egyéni tevékenység mezejétszoritja, és ez által tényleg megcsönkítja a szabadságjogokat és a független polgárok számát csökkenti: káros ez azért is, mivel most a független és vállalkozó egyének helyébe hivatalnokok lépnek, melyeknek fő kötelességük az engedelmség a kormány irányában. És a mi e hivatalnokokat illeti, ezek a bizottság nézete szerint, nem lesznek alkalmasak ily vállalatokra. Az állami burokrácia a közérdek szempontjából van összeállítva és egész szervezeténél fogva alkalmatlan arra, hogy a kereskedelmi vállalat igényeinek megfeleljen. A formaságok, a burokratikus fokozatok, a központosítás, az ellenörzés, okozzák, hogy a közigazgatás lassu, bilincsekbe verve, személyes kezdeményezés és felelőség nélkül. A közigazgatás ezen természete érezteti magát a szerződések megkötésénél; a huzavona, mely a munkálatok vagy szállítmányok átvétele, az összeg kifizetése körül előfordúl, okozza, hogy az államnak rendszeren 15—20%-al drágábban számítanak fel mindent, mint magántársulatoknál. Ezt okozza a sok ellenörzés, a sok sablon. De különben sem fognak az állami közegek az üzletnek jól megfelelni: az anciennitás nem vezet a legjobb közegek kiválasztására; a hivatalnokoknak adott privilegium fizetések lefoglalására nézve növeli bennök a rendetlenséget, elfojtja a felelőségi érzetet. A szabályzatok hatása alatt lassan fognak dolgozni, a mi mind ellenkezik az üzleti vállalatok természetével. Az állami hivatalnok a mellett kevesebb fizetést huz, kevésbé szigoruan büntettetik és így tényleg kevesebbet tesz. Az állami üzlet mellett tehát több hivatalnokra van szükség. Midőn az Alta Italia az állam kezébe átment, rövid idő alatt a buzgalom, a fegyelem a pontosság ezen különben igen jól választott hivatalnoki karban csökkent és avval együtt rosszabbult a szolgálat is. A hol az állam valamely üzletet átvesz, rendszeren azonnal szaporítandó a hivatalnokok száma. Így történt ez különösen Belgiumban; Angliában a távirda átvételénél, szintén szaporították a hivatalnokok. Olaszországban a kormány nyilatkozata szerint hemzsegnek a hivatalok hivatalnoktól, a kik nagyon keveset dolgoznak.

De nemcsak az állam, hanem egyetlen egy társulat sem volna

képes — a bizottság véleménye szerint — egy ma hónap 10000 kilométerre terjedő hálózatot jól igazgatni. Az államnál azonban még a fent említett körülmények is hozzájárulnak. Az állami kezelés nehezítették még azon körülmény által, hogy az alkotmányos formákhoz kell alkalmazkodni. E szerint a hálózat feltétlenül alárendelendő egy miniszteriumnak, melynek felelős vezetése mától holnapra változik. És milyen a parlamentnek az ellenőzése? lehet-e remélni, hogy a napról napra szaporodó munkája mellett, az ellenőrzési tisztjét kellően fogja teljesíthetni, midőn már jelenleg is az összes szárazföldi államokban a tapasztalat azt mutatja, hogy a parlamentek annál kevésbé felelhetnek meg feladatuknak, mentől több munkával terheltetnek, mentől különbözők a reá bizott teendők és mentől inkább térnek el ezek a tulajdonképeni politikai feladatoktól. Már pedig a vasutak állami kezelése mellett a parlamentnek igen sok időt és munkát kell szentelni mindenféle jelentéseknek, vitáknak, kérelmeknek, ezen közigazgatási ág iránti felszólalásoknak, mely tisztán ipari természetű és az állam tulajdonképeni feladataitól nagyon is eltér. Egy néhány adat mutatja, mikép gyakoroltatik a parlament ellenőzése. A régi sardiniai államban az 1855. és 56-diki zárszámadás 1863. július 24-én tárgyalatott és elfogadtatott; az 1857-diki zárszámadás 1864. január 26. és 27-diki ülésben; 1871-ben, a május 5-diki ülésben, 11 napi vita után elfogadtattak az 1862., 63., 64., 65., 66., 67. és 68-ra vonatkozó zárszámadások. Az 1875. november 29. és december 4-diki ülésekben megvitattattak és elfogadtattak az 1872-diki zárszámadások; az 1877. márczius 14-diki ülésben az 1874. zárszámadások vizsgáltattak meg. Még nem vizsgáltattak meg az 1875, 1876, 1877, 1878. és 1879-diki zárszámadások, bár az első 1876. december 4-dikén nyújtatott be, az utolsó 1880. november 15-én. A parlament tényleges ellenőrzése tehát igen csekély jelentőséggel bír. Ezen segíteni talán egy külön közeg felállítása által vélhetnek, de akkor a parlament megfosztja magát egy közigazgatási ág ellenőrzésétől, mely Olaszországban évenként mintegy 300 milliónyi bugettel bír, Franciaországban 2 milliárdnyi — mint azt ujabban Say kimutatja.

A parlamenti ellenőrzés nehézsége és problematikus természetete abban is mutatkozik különben, hogy az illető vasuti igazgatóságok igen gyakran kötnek meg szerződéseket, még mielőtt a munkálatok a parlament által megszavaztattak.

Itt mindjárt egy másik fontos körülményről kell megemlékezni, arról tudniillik, hogy az állami vasuti rendszer mellett majdnem lehetetlennek látszik egy némileg reális alapokon nyugvó költségvetési előirányzatnak felállítása. A vasut egy kereskedelmi vállalat, melynek bevételei, melynek kiadásai nagy ingadozásokat mutatnak; hadd emelkedjék vagy csökkenjen a vas vagy kőszén ára egynehány százalékkal, és a mi az előirányzat szerint nyereség volt átváltozik veszteségé vagy megfordítva. Az uzem nem szenvedhet csak azért hogy a költségvetés megtartassék. És hogy mi ennek következménye ezt Le Hardy de Beaulieu, a belga képviselőház másodelnöke, a közmunka és közlekedési miniszterium költségvetéséről irt jelentésében következőképen fejezi ki : A közlekedési miniszterium kezelése alatt kereskedelmi vállalatok állanak, melyeknek eredményei, mint az ár és az apály változnak, de melyeket nem lehet előrelátni, melyek függetlenek a miniszter és a közigazgatás akaratjától, működésétől, előrelátásától. Ezt minden év tapasztalata újból bizonyítja. A kiadások változása és a bevételek bizonytalansága pedig minduntalan az állami budget egyensúlyait megzavarhatják, mely egyensulynak minden jól kormányzott államban meg kell lennie. Itt azonban majdnem a teljes lehetetlenséggel állunk szemben és a kamrák nem tehetnek egyebet, minthogy annak törvényszerűségét konstatálják. A vasuti költségvetés tételei nagyon rugékonnyak és igen gyakran túllépetnek.

Ezek a bizottság által különösen hangsúlyozott részei a kérdésnek. Azonkívül kiterjed a kérdés hadügyi oldalára, melylyel azonban itt nem foglalkozunk.

Mindezek alapján a bizottság a vasutak állami kezelését nem tartja célszerűnek. Fél ama nagy hatalomtól, mely a miniszterium kezében volna és mely nem mindig a közügy érdekében használtatnék fel. A helyzet már amugy is igen kedvezőtlen ; a központi kormány hatalma nőttön nő ; a protekció és nepotismus mind arcátlanabb alakban lépnek föl ; a politikai igazság megmételtyeztetik, a közigazgatás alkalmatlan emberekre bizatik, a kik azonban hivatkoznak hatalmas protektorokra, és azért jutalmaztatnak, kitüntettetnek, nem helyeztetnek át, nem büntettetnek. Ez a jobb elemekben elfojtja a buzgalmat. A politika befolyásolja a közigazgatást, a politikát a közigazgatás és egyik megrontja a másikat. Oly parlamentekben, hol nem nagy küzdelmek folynak, hanem hol érdekért harczol-

nak, és gyakran csak személyes érdekért, ott veszélyes volna új nagy érdekcsoportokat a politikai és parlamenti arenába bevonni. Ha a kormány hatalmát nagyobbítjuk, akkor talán megóvhatjuk a szabadság külső formáit, de a lényegét minden esetre veszélyeztetjük.

A bizottság egyhangulag a következő votumában állapodott meg: czélszerűbb, miszerint az olasz vasutak üzeme a magánvállalkozásnak engedtesse át. Minthogy pedig a vasuti hálózat jelentékeny része máris az állam tulajdonát képezi, kívánatos, miszerint az állam az üzemről lemondjon és azt a magánvállalkozásnak engedje át. A bizottság részletes javaslatai a következők: A vasutak az állam tulajdonát képezik és pedig minden ingatlannal együtt. A vasut üzeme magánvállalatnak engedtesse át, mely egyuttal az egész forgalmi tőkét, a kocsikat, mozdonyokat beszerzi, illetőleg az államtól átveszi. A társulat terhére esnék az összes üzleti költség, a pálya felügyelet és fenntartása, a forgalmi eszközök, az állomások ingóságainak fenntartása valamint az üzleti és továbbítási költségek. A társulat tartozik egy tartalék alapot összegyűjteni, mely az üzlet kiterjedésének, a szükségessé vált új beszerzések költségeinek fedezésére szolgál. A nyers bevétel, a tartalékalapra szükséges összeg levonása után következőkép osztandó fel: 1. mindenekelőtt fedezendő a társulat üzleti kiadásai és a társulatnak az üzletbe befektetett tőkének megfelelő kamatok és törlesztési hányad; 2. lehetőleg az állam mint a vasut tulajdonosa, által befektetett tőke után kamat fizetessék. Ezen rész vagy akkép határozható meg, hogy a társulat az államnak bizonyos meghatározott kanont fizet, vagy akkép, hogy az állam a nyers bevétel bizonyos részére tarthat igényt. Hogy az állami költségvetés ezen tétel ingatag volta által ne szenvedjen, esetleg egy bizonyos minimum volna megállapítandó. Ha továbbá a vasut bevételei bizonyos százalékon túl emelkedik, pl. 6%-on túl, az állam a tiszta bevételben is osztozódik. A tarifára vonatkozólag, és ez tulajdonképen az ügy legfontosabb része, a bizottság a következő elveket mondja ki: 3. a szerződésben pontos adatok alapján megállapítandók a normális tarifák valamint a különleges tarifáknál követendő fontosabb elvek; 4. A társulat saját kezdeményezéséből javasolhatja a tarifák leszállítását a forgalom érdekében és a mi legfontosabb 5. az állam a közérdek szempontjából követelheti, miszerint bizonyos esetekben a viteldijak leszálltassanak. Ha



a társulat saját veszélyére nem akarná ezen díjleszállítást életbe léptetni, az állam annak keresztülvitelét saját terhére, esetleg javára követelheti. Ez kétségkívül igen fontos intézkedés volna, és ez elv alkalmazása még magánvasuti rendszer mellett lehetségessé tenné a közgazdasági érdekeknek érvényrejuttatását. A szerződés 60 évre volna megkötendő, akkép azonban, hogy az első harmincz év lefolyása után mind a két fél által felmondható.

Az enquete e szerint az állam vasuti rendszert egyesén vissza utasítja. Megjegyzendő azonban, hogy ez jó részben elméleti okoskodások alapján történt és bár az enquete munkálatai ezen jelszót viselik : „Dai fatti trarre il vero“ még sem fektet a tapasztalatra nagy súlyt, mivel a különböző rendszerek sokkal rövidebb idő óta léteznek Olaszországban a gyakorlatban és sokkal gyakrabban történtenek rendszerváltozások, semhogy a tett tapasztalatokból megbízható következtetést vonni lehetne. Sőt a bizottság bevallja, hogy az állami vasutak Olaszországban eléggé jól működnek, és hogy a piemonti vasutak annak idején a vasuti igazgatás mintaképét szolgáltatták.

Senki sem tagadhatja, hogy az enquete által felhozott aggályok komolyak, hogy azok összefüggnek társadalmi és politikai életünkkel és hogy veszélyeket jeleznek, melyeknek politikai intézményeinket kitenni nem szabad. Kétséget nem szenved, hogy a magánvasuti rendszer még nagyon is javítható, tökélyesbithető. Az enquete által javasolt azon intézkedés, miszerint az állam nagy gazdaságpolitikai czélok érdekében a viteldíjak leszállítását követelheti, ha az abból származó kockázatot magára veszi, teljesen az állam kezébe adja a tarifapolitikát és a magánvasutak ellen felhozott legfontosabb érv jelentőségét nagyon leszállítaná. Másrészt egy kérdés minden esetre már az engedélyokmányok által el van intézve, t. i. az, hogy az állam 90 év után a vasutak birtokába fog jutni. De az állam megint eladhatja vagy bérbeadhatja. A bérbeadásra nézve érdekes, hogy 1836-ban Deák Ferencz egyik beszédjében már arról szól, hogy ha az állam birná a vasutakat, esetleg bérbe adhatná. De ez a jövő dolga. A mi a jelent illeti, ugy részemről az itt felhozott ellenvételeket teljesen appreciálom, de azok engemet vissza nem riasztanak. Minthogy ez alkalommal az idő rövidsége miatt azok részletes tárgyalásába már nem bocsátkozhatom, legyen szabad, csak röviden a következőket megjegyezni :

A vasuti rendszerek között egynek sines oly nagy jelen-

tősége, mint a tisztán magánvasuti és a tisztán állami rendszernek. Mindeddig a magánvasuti rendszer az uralkodó, az állami rendszer csak kivételesen talált alkalmazást. Így áll a dolog a gyakorlatban. De az elmélet egyre hangosabban és gyakrabban szólalt fel az állami rendszer mellett. Tudjuk az okokat, melyek miatt történt, és felesleges volna, azoknak előadásába bocsátkozni. Tény az, hogy a tudomány legkitünőbb képviselői az államvasuti rendszer mellett foglaltak állást. Ezen áramlat még erősítettett azon eredmények által, melyeket az Angliában 1872-ben összehívott enquete földertett. Oktalan verseny, szűkkeblű önérdek mezejévé váltak a vasutak és számos tény által be lett bizonyítva, hogy a létező szervezet a közgazdasági érdekeknek meg nem felel. Első rangú szakférfiak, különösen Tyler, továbbá Brandon Arnold, Patterson az állami vasut rendszert pártolták; a Westminster, a Fortnightly Review, a világ legtekintélyesebb közgazdasági lapja, az Economist, sőt a Times hoztak az állami rendszert favorizáló cikkeket. Különösen ezen körülmények alapos tanulmányozása vitte Németországban is a tudományt és közvéleményt arra, hogy az állami vasuti rendszernek adják az elsőbbséget. Mellette szólt a vasuti üzletnek monopoliumszerű természete, a vasutaknak nagy fontossága a kereskedelmi politika terén, melynek szabályozása az állam által veszélyeztetve van, ha az államnak vám- vagy egyéb gazdasági politikája szállítási díjakkal ellensúlyozható. Mellette szólt a vasutaknak gyakran hazafiatlan eljárása, mire különösen Franciaországban utaltak; a komplikált tarifa, egyes vasutakon az utazók életének veszélyeztetése, a társulatok által birt nagy hatalom, mely gyakran a parlamenti termekben is kifejezésre jutott, különösen Angliában és Amerikában, mely utóbbi országban egyes társulatok, még az állami hatalommal is képesek szembe szállani. Azon okoskodás, hogy az állam rosszul gazdálkodik, nem alkalmas üzleti vállalatok vezetésére, különösen két okból nem áll; először azért, mivel a vasuti üzlet nem spekulatív természetű, hanem inkább rendes szolgálattevésből áll és így funkciója nagyon hasonlít a közönséges közigazgatási teendőkhez, másodsor mivel ily nagy vállalatok mint rendesen a vasutak szoktak lenni, társulatok kezében is okvetetlenül burokratice szerveztetnek, tehát mindaz, mi az állami hivatalnokok ellen felhozatik, ép úgy vonatkozik ily nagy részvénytársulatok hivatalnokaira; mivel ezek is a

felelősség csökkentésére szabályokhoz alkalmazkodni kénytelenek, itt is hiányzik tehát az egyéni kezdeményezés, itt is hiányzik a közvetlen érdeklődés és így a kiváló nagy buzgalom, melyet valaki saját üzletében érvényesít. A magánvasuti rendszer mellett igen sok kinövés is tapasztaltatott; mindenekelőtt már az építésnél, különösen ha általános bérlet szerint történt; a kamatbiztosítással ellátott vállalatoknál az egész kockázat áthárítatik az államra, anélkül, hogy az a vasutat nagy közgazdasági érdekek érvényesítésénél felhasználhatná. A magántársulati közegek ellenőrzése gyakran illuzorius, mivel a részvényesek a föld kerekességén el vannak szórva. Ennek legjobb példáját szolgáltatja Amerika, hol a vasutak többnyire európai tőkével épültek; minthogy pedig a részvényesek a tengeren innén vannak, egyes igazgatók önkényüleg rendelkeznek hatalmas hálózatok felett, melyek 40—50,000 kilométerre terjednek.

Joggal hangoztatott, hogy az állam minthogy nyereséget nem keres, olcsóbban állapíthatja meg a viteldijakat, semmi esetre sincs ok feltenni, hogy a viteldijakat emelni kénytelen volna. Az állam egyenletesebben fogja a hálózatot kiépíteni, míg társulatok csak ott fognak építeni, hol már közeli jövőben lehet jövedelmezőségre számítani. Egyéb pontokra is kiterjesztették az összehasonlítást és annyit mindenestre bátran lehet mondani, hogy nincsen oly pont, melyekben a magánvasutak határozott előnyben vannak; de az államvasuti rendszernek van egy pozitív előnye, t. i. az, hogy jóformán csak mint állami vasut teheti az állam e forgalmi eszközt a közgazdasági politika hatalmas eszközévé.

A mi a kormány által a vasutak államosításával megszerzett nagyobb hatalmát illeti, ugy ez bizonyos mértékben igaz. Azonban szem előtt kell tartani azt, hogy ezen hatalom nem növekedik intenzíve ugyanazon arányban, a mint annak eszközei extensíve szaporodnak. A kormány továbbá mindig a parlament ellenőrzése alatt áll és a parlament ezen ellenőrzési jogát az állami rendszer mellett is legalább ép oly jól teljesítheti, mint a kamatbiztosítékot élvező társulatok rendszere mellett szükségelt ellenőrzést. Végre figyelmeztetendő arra, hogy még mindig jobb, ha az államhatalom erős, mintha nagy magántársulatok mint társadalmi és politikai hatalmak kezdenek szerepelni és azon helyzetben hozzák az államot, mint p. Amerikában, hol a társulatok megveszik az államot — ha

az állam nem fogja megvenni a társulatokat és a hol egyesületek keletkeztek és nagy agitációt fejtenek ki a vasuti bajok leküzdésére.

Egyáltalában azt hisszük, hogy az olasz bizottság tulságos feketén látja a dolgokat. A kormány felelőssége, a nyilvánosság is biztosítékokat szolgáltatnak a felhozott politikai veszélyek ellenében. Az államnak tevékenysége a gazdasági téren, a vállalkozás terén sem olyan veszélyes. Hiszen az államnak most is vannak állami jószágai, vannak erdei, bányái anélkül, hogy a gazdasági erők szabad működését zavarná. Pedig ép az erdők és bányák stb. könnyebben engedhetők át a magán tevékenységnek, mint nyilvános utak, melyeken a nagy forgalom mozog, és melyekre az államnak ép úgy van szüksége, mint akár az emberi testnek az ereire.

Tény az is, hogy az államvasuti rendszer sehol annyi kinövést nem mutatott eddig, ellene sehol oly súlyos vádak nem emeltettek, mint a magánvasuti rendszer ellen. Azon állam, mely régóta államvasutakkal bír és mely újabban nagy rendszabályokkal iparkodik államvasuti hálózat kiterjesztésére, igen kedvező eredményeket mutat fel. Poroszországban az állam mintegy 15000 kilométernyi vasutat kezel és 1879 óta, mely időpontban a vasutak államosítása kimondatott, igen sok reformot léptetett életbe. Az üzleti és könyvelési rendszerben, a tarifákban igen sok egyszerűsítés tétel; a menetrendek jobban vágnak össze és a vonatok gyakrabban közlekednek. A személyszállításnál is számos könnyítés tétel. Különösen a térítijegyek körül; az átmeneti forgalomban eltöröltettek a régi átmeneti díjak; az egyenesen közelekedő vonatok száma szaporított. Sok tarifátétel leszállított; a szállítási határidők rövidítették: egy központi fölvilágosítási iroda és egy kocsi-raktár állítottak fel. De a szervezetben egyéb fontos intézkedések történtek a hálózat decentralizációjára. Az egész hálózat 7 igazgatóságnak van alárendelve, melyek hálózata 1100—2500 kilométerre terjed. Az igazgatóságokon kívül felállítottak a vidéken üzleti hivatalok a vidéki érdekek előmozdítására; továbbá behozattak a rendszeres konferenciák, melyeket a vasuti igazgatási testületek az illető vidékek gazdasági önkormányzati testületeivel tartanak meg stb. A február hóban a porosz Landtagban a vasutügy felett folytatott vitánál ugyan több panasz is emeltetett, de egészben véve az államvasuti rendszer nem talált ellenzőkre.

Tartsuk szem előtt, hogy vannak kérdések, melyeket csak a

konkrét viszonyok szemeltartásával lehet megoldani, ilyenek a gazdasági kérdések; ilyen tehát a vasuti kérdés is. És milyen e tekintetben a mi helyzetünk? Európa közepében élve, még egyelőre hosszú éveken át nyersterményeinkre mint főaktív cikkeinkre utalva, vasutaink kiváló közgazdasági jelentőséggel bírnak; azoknak felhasználása nyersterményeink értékesítésénél reánk nézve életkérdés. Vasuti társulataink azonban idegen tőkészek szolgálatában állanak, nem a mi, hanem a külföld tulajdonát képezik. Hozzájárul, hogy mi a kamatbiztosítási rendszerek közül nem éppen a legjobbat választottuk, és hogy mi viseljük majdnem az egész pénzügyi terhet, melyek vasutaink okoznak. Ebből azt következtetem, hogy nálunk a vasutaknak összefoglalása az állam kezében különösen ott szükséges, hol fontos forgalmi vonalokkal állunk szemben, valamint ott, hol az által pénzügyi helyzetünket javíthatjuk.

Ne felejtsük továbbá el azt, hogy a vasuti kérdések mai nap és különösen kontinentális államoknál nemzetközi kérdések. Ha Németország összevásárolja a vasutakat és azokat ellenünk a gazdasági harcban fegyverül használja föl, akkor mi kénytelenek vagyunk, ugyanazt tenni. Hiszen a vasutak unius membra corporis-szá teszik az egyes államokat és ha oda kint a vasutak segítségével protegálják a maguk termelőit, mi sem tehetünk ennél egyebet.

Azonban a mellett óva kell figyelmeztetni az olasz enquete által nyújtott tanulságokra és bizom még politikai és társadalmi egészségünkbe, hogy a rajzolt bajok nálunk nem fognak bekövetkezni. Másfelől azonban biztosítékokat kell keresni, hogy e bajok be ne következessenek. Nem elég, ha az állami vasuti hálózatot évről évre nagyobbítjuk. Gondoskodjunk arról, hogy az jól legyen szervezve, hogy az csakugyan megfeleljen azon célnak, melynek érdekében az állami vasutakat kívánjuk. Pedig már is van okunk eziránt panaszkodni, minthogy az állami vasutak igazgatóságának összealkotásánál fájdalom a gazdasági érdekek teljesen kielégítő képviselétéről nem lett gondoskodva. Továbbá bizonyos, hogy a hálózat terjedésével a szervezet decentralizálendő. Valószínűleg szükségessé fog válni vidéki bizottságoknak alakítása, hogy az egyes nagyobb vidékek érdekei is kifejezésre jussanak. Szóval, tegyük meg mindent, hogy állami vasutaink e nevet megérdemeljék, hogy azok nagy

közgazdasági érdekeinknek szolgáljanak, azokat hathatósan előmozdítsák.

Erre szükséges továbbá az, hogy egyáltalában legyen nekünk öntudatos, céltudatos forgalmi politikánk, államvasuti politikánk. Ez pedig szükségkép követeli, ha már egyszer államvasutaink által a forgalmi politikát dominálni akarjuk, ne álljunk meg féluton. Már pedig annyit jelentene az, ha, a mint hirlük, a Duna jobb oldalán Bécs felé vezető vasutvonal nem volna az állam kezében. Hiszen ha ezt a vonalat nem tartjuk az állam kezében, akkor alig van vonal, melyre nézve az szükséges volna. Ennek átengedését hibának tartanók.

Figyelmeztetünk továbbá azon elvre is, mely szerint a kormány bizonyos nagy forgalmi vagy közgazdasági cél érdekében a tarifák leszállítását követelheti saját veszélyére ill. javára. Ezáltal is lehetséges még magánvasuti rendszer mellett is, a tarifáügybe jelentékeny befolyást gyakorolni.

Mindegyik vasuti rendszer követel pénzügyi, gazdasági és politikai biztosítékokat. Azok nélkül a magánvasuti rendszer elfajul, de elfajul az államvasuti rendszer is; ha tehát véleményünk szerint helyzetünkben az államvasuti rendszer mindenesetre jobb volna, mint a jelenlegi rendszerünk, ha kívánatosnak tartjuk, hogy az állam ott, hol vagy közgazdasági érdekek vagy a pénzügyi érdek a vasutak megvételét ajánlja, azt meg is tegye, úgy másrészt nem hangsúlyozhatjuk eléggé, hogy ne menjünk valamely elv iránti előszeretetből tovább, mint azt a helyzet gyakorlati megítélése követeli, főleg pedig ne tekintsük a kérdést úgy, mintha az meg volna oldva, ha az állam egyik vasutat a másik után megvásárolja, hanem az állami vasuti rendszert meg kell teremteni, azaz azt akkép kell szervezni, miszerint az ezen rendszerrel fenyegető veszélyek kerültessenek és különösen a parlamentararis élet egészsége és az államháztartásnak rendje és parlamentararis ellenőrzése megóvassék.

DR. FÖLDES BÉLA.