

## UJ KÖZMUNKÁK FRANCZIAORSZÁGBAN.

A köztársasági párt Franciaországban a mult év végén ismét kormányra jutott. Az elnöki izenet, mely a Dufaure-ministeriumot deczember 14-én a kamaráknak bemutatta, azt hirdeté, hogy az ország anyagi jólétére új korszak nyilik meg. A kormány ugyanis az összes közlekedési hálózat nagymérvű fejlesztését első rendű feladatai közé sorozta.

A francia közgazdaság több ágában egy idő óta pangás állott be; a törvényhozás szükségesnek látta a baj okainak földerítésére enquêtet rendelni. Több másodrendű vasut a válság szélére jntott; más vállalatok nem birták a nekik engedélyezett vasutakat megépíteni; a nagy társulatok szintén elhalasztották hálózataik kiegészítését. 1874 óta a kormányok és a képviselőház ismételve foglalkoztak a közmunkáknál jelentkezett bajokkal, de az orvoslat mindannyiszor elmaradt. Most a kormány belátta, hogy a romlást tovább harapózni nem engedheti; Franciaország versenyképességének érdeke megköveteli, hogy az olcsó termelés egyik főeszköze: az olcsó szállítás, a vas-, vizi- s kőntak szaporítása által előmozdittassék. A mellett a kormány a tőkének új elhelyezést és a népnek tartós munkára új tért akart nyitni. Megszilárdítja ezzel a népben a köztársasági uralomhoz való ragaszkodást és elnémitja a császári párt izgatását, hogy „a köztársaság alatt éhen hal a nép.“

Freycinet közmunkaminister mindjárt két héttel a tárcza elvállalása után megkezdette egész sorát a köztársaság elnöke

s a törvényhozás elé terjesztett javaslatainak. F. é. január 2-ikán jelentést tett Mac Mahonnak azon tanulmányokról és törvényhozói lépésekről, melyek első sorban elintézendők, mielőtt a vasuti hálózat tovább fejlesztéséről rendszeres tervet lehetne megállapítani. Mindenek előtt szükséges — ugymond a minister — tisztán elkülöníteni a nemzeti hálózatot országos érdekű (réseau d'intérêt général) és helyi érdekű hálózatra (réseau d'intérêt local). A felosztás ezen elve el volt mindig ismerve, de a gyakorlatban mindeddig nagy határozatlanság uralkodott. Megtörtént, hogy úgy az állam mint a megyék egyszerre maguknak igényelték ugyanazon vasutvonalakat; más esetekben viszont mindegyik azt látszott hinni, hogy a teher másokat illet, úgy hogy senki sem ragadta meg a szükséges kezdeményezést. Ezen két mód mellett a megoldás függőben, a munka pedig végrehajthatatlan maradt. A minister azt hiszi, hogy ezen visszásság el fog tűnni az nap, melyen egy nyilvánosságra hozott általános osztályozás tudatni fogja mindenkivel hivatásának szabatos határvonalait. Az állam és a megyék, kellőleg fölvilágosittatván arról, hogy mi tartozik reájok, erélyesen fogják megkezdeni feladatukat, az összeütközésektől és mértéktelen versenyzéstől való félelem nélkül.

A helyi érdekű vasutakról első ízben az 1865. július 12-iki törvény rendelkezett. E törvény szerint \*) helyi érdekű vasutak építhetők: a) megyék vagy községek által, az érdekelt tulajdonosok közreműködésével vagy a nélkül; b) engedélyesek által, az érdekelt megyék vagy községek hozzájárulásával. Ezen vasutak a következő rendszabályoknak vannak alávetve. A helyi érdekű vasutak irányát, vonalozását s építésök módját és föltételeit stb. a megyefőnök javaslatára a megyei tanács állapítja meg. Ezen vasutak a belügy- s közmunkaministerek együttes előterjesztésére az államtanács által engedélyeztetnek. Az építési terveket a főmérnök véleményének meghallgatásával a megyefőnök hagyja helyben; ő hagyja helyben az árszabásokat és ellenőrzi az üzletet. Mindazon segédforrások, melyek a megyék és községek által a közutakra igénybe vehetők,

---

\*) L. Hieronymi K. A közmunka-ügyek állami kezelése Franciaországban 1874. 495. l.

nevezetesen a pótadók, valamint a községi utakra vonatkozó törvény által nyújtott administratív könnyítések, a helyi érdekű vasutak javára is hasznosíthatók. A megyefőnök fölmentheti az ily vasuti vállalatot a vonalnak egészben vagy bizonyos helyeken való bekerítéstől, ügyésztintén sorompók állításától a vasut által szelt, de kevésbé járt utakon.

A helyi érdekű vasutak építésére az állampénztárból pénzsegély engedélyezhető. Ezen segélypénz  $\frac{1}{3}$  részeig emelkedhetik azon összegnek, melyet a kötendő szerződések értelmében a megyék, községek vagy érdekelt földbirtokosok fedezni tartoznak. Az állami segély ezen összegnek felében állapítható meg azon megyékben, melyekben a négy egyenes adó után kivetendő pótadó 20,000 frankon alól van, és nem haladhatja meg a fentebbi összeg  $\frac{1}{4}$  részét azon megyékben, melyekben e pótadó 40,000 frankot fölülmul.

Megjegyzendő, hogy a vágány szélességére nézve nem történt semmi positiv intézkedés; hogy az 1865-iki törvényt előkészített enquete a maga jelentésében azt javasolja, hogy a vágánytávlat, a sinek súlya, a forgalmi eszközök berendezése stb. a körülményeknek megfelelő szabad választásra hagyassék. E szabad választás folytán valamennyi helyi érdekű vasut, néhány ipari vaspályát kivéve, az országos hálózatéval egyenlő vágányra épült.

Ezen vázlatból is kiderül, hogy Freycinet közmunka-minister a köztársaság elnökéhez intézett, előbb említett fölterjesztésében joggal állítja, hogy nem létezik oly formula, mely szabatosan megkülönböztetné az országos és a helyi érdekű vasutat. Majd a nagy kereskedelmi áramlat, majd az ország védelmének érdekére, majd a kapcsolatba hozott központok fontosságára, majd a vonalak hosszára, végre a létesítésükhöz járult tényezőkre alapították a megkülönböztetést; de világos, hogy ezen magukban véve helyes szempontok sok kivételnek vannak alávetve, s azért egyik sem szolgálhat szabályul az osztályozásnál. Sokszor ezen szempontok együttesen veendőek figyelembe valamely tervezett vasut megítélésénél s az eldöntés mindig specialis vizsgálatot igényel. Tanulmányozni kell a tervben levő vonalat valamennyi viszonyra nézve, a melyben jelentkezik: a vidék sajátos jellegét, melyet át fog szelni, a gaz-



dasági s katonai viszonyokat, melyeknek a vonal megfeleljen, mielőtt kimondható, hogy azon vasut csakugyan országos, vagy pedig helyi érdekű-e?

A közmunkaminister ennél fogva, mielőtt a vasuti hálózat tovább fejlesztése szóba jönne, szükségesnek tartja hat bizottságnak kiküldését, melyek, a hat nagy vasuti hálózat területei szerint felosztva teendőiket, az egész országban helyszini tanulmányokat tegyenek és tüzetesen kijelöljék azon vonalakat, melyek közgazdasági s hadászati jelentőségök szerint, az országos érdekű hálózatba fölveendők volnának. E bizottságok az illető vidék középítészeti főfelügyelője, a vasuti forgalom ellenőrzésének igazgatója, a vasutak kereskedelmi üzletének egyik ellenőrző főbb hivatalnoka, a vasutak építésénél vagy üzeménél működő főbb mérnök és az államtanács egyik előadója.

A bizottságok munkálatai a közmunkaministeriumban a középítészeti bizottság (conseil général des ponts et chaussées) által akként fognak összeállíttatni, hogy kitűnjék a sorrend, melyben az országos érdekű hálózat tovább fejlesztessék. A hadügyminister meghallgatása s hozzájárulása után ezen munkálat a törvényhozás elé kerül és az ennek alapján megalkotandó törvény fogja úgy a meglevő, mint a jövőben építendő vasutakra nézve megszabni, melyek az országos érdekű vonalak; az e törvényben nem említettek pedig természetesen helyi érdekűeknek tekinthetők. A kormány a javaslatot néhány hónap alatt véli elkészíthetni, úgy hogy a kamarák is még ezen évben elintézhethetnek.

A közmunkaminister azonban már előre is nagy vonásokban képet nyújt az országos érdekű hálózat szükségképi kiegészítéséről. E hálózatba foglalandó mindenek előtt 2897 kilométerre menő néhány vasut, melyet a törvényhozás már 1875-ben elvben helyben hagyott, de a mely még nincsen engedélyezve; másodsor 2100 kilométerre menő oly vasutak, melyek mint helyi érdekűek vannak engedélyezve, de a melyek helyesen az országos érdekű hálózatba foglalandók; harmadszor mintegy 5000 kilométer egészen új s olyan vasut, melyről még semmi rendelkezés sem történt, a melyek legtöbbszörre az ország szegényebb vidékein már csak az osztó igazság szempontjából is kiépítendőek. E három csoport kerckszámban 10,000 kilométert teszen.

De ezeken kívül részint a hat nagy, részint a kisebb társulatoknak 5751 kilométerre menő vonalak vannak engedélyezve, melyeket kiépíteniök kellend, úgy, hogy közel 16,000 kilométer fog épülni, s ennek megtörténtével a már üzemben levő 21,022 kilométerrel együtt az országos érdekű hálózat 37,000 kilométerre fog menni, tehát többre, mint az összes eddigi államutak (36,000 kilométer). A tervben levő 16,000 kilométer vasut, 200,000 frankkal véve fel kilométerjét, de levonva a részben már kész munkákat, 3 milliárdnál valamivel többet fog igénybe venni.

A köztársaság elnöke helybenhagyván ezen előterjesztést, csakhamar kineveztetett a hat bizottság és nemsokára utána egy hetedik az algiri vasuthálózat tanulmányozása végett; a közmunka- s pénzügyministerek pedig a vasuti terv első megindítása s a szükséges pénzeszközök beszerzése iránt javaslatokat terjesztettek a képviselőház elé.

A közmunkaminister javaslata helybenhagyatni kéri azon 10 egyezményt, melyet még a Jules Simon cabinetbeli másod elődje 10 oly kisebb vasut-társulattal kötött vonalaik megvétele iránt, melyek a nekik engedélyezett 2615 kilométerre menő vonalakat megépíteni, befejezni vagy üzemben tartani nem bírták. Ezek közül négy vasut mint helyi érdekű engedélyeztetett, de a minister javaslata szerint most országos érdekűnek nyilvánítandó, a másik hat pedig kezdettől fogva első rendűnek épült.

A vételárt megszabta egy hármás bíróság, melynek két tagja a közmunka- és harmadik a pénzügyministerium kebeléből küldetett ki, a kiknek utasításul volt adva, hogy a vonalak valóságos értékét (prix réel) becsüljék fel. A vételár kerekszámában 266 millióra rüg, a társulatok részéről még teljesítendő munka 67 millióra becsültetik, a megvásárolt hálózatban az állam által végrehajtandó munka pedig 167 millióra becsültetett.

Az összes teher, melyet az állam ama 2615 kilométer vasutért magára vesz, 500 millió, a mi — a forgalmi eszközöket is beleszámítva — kilométerenként 200,000 franknál valamivel kevesebbre megy.

A javaslat a közmnkaministerre bizza, hogy az állam birtokába kerülő vasutak üzeméről ideiglenesen intézkedjék, míg a törvényhozás az üzletről érdemleg határozni fog. Ez okból az illető társulatok a kormány által arra kötelezhetők, hogy az üzletet legalább fél évig tovább folytassák.

A pénzügyminister Léon Say előterjesztése nem szorított egyedül azon fedezetre, melyet Freycinet most vázolt művelete igényel, hanem egész tervet fejt ki azon pénzeszközök beszerzéséről, melyek a legközelebbi tíz évben végrehajtandó nagy közmnkákra szükségesek lesznek. A pénzügyminister új adóssági czimletet hoz javaslatba, és pedig legalább 500 frankról szóló 3%-os, 75 év alatt sorsolás útján törlesztendő kötvényeket. A lejárat (1953) összeesik a hat nagy vasutársulat forgalomban lévő kötvényeinek és engedélyeinek lejáratával, úgy hogy az állam egy időben teher nélküli birtokába jut úgy a társulati, mint az állami összes vasutaknak. A vasutársulati kötvények ez idő szerint 3 frank kamat fejében 66—69 frankon kelnek, de minthogy csakis az állam kötvényei mentesek a jövedelmi adótól és átruházási illetéktől, ezek magasabb árfolyamot fognak elérni, mint a társulati obligatiók. 75 évi törlesztés mellett a kamat és amortisatio nem fog többet igényelni, mint a tényleg befolyt tőkének 5%-át, úgy hogy ezer millió frankon végrehajtott közmnkáért 50 millió évi teher esik a törlesztéssel együtt a kincstárra, mely teher 75 év után végkép elesik.

Egyelőre azonban csak a fentebb érintett vasut megvételéről, építésük befejezéséről, illetőleg 500 millió beszerzése és 25 millió évi teher fedezetéről van szó.

E fedezetet a pénzügyminister a budget minden megterhelése nélkül a következő combinált művelettel szerzi be. A kincstár ugyanis az idén a banknak 152.437,000 frankot tartozik fizetni kamat és törlesztés fejében a tőle vett kölcsönök után; tartozik továbbá 18 millió kamatot fizetni azon rövid lejáratu kincstári utalványok után, melyekkel az újabb hadi felszerelés beszereztetett. A két kiadás együtt 170.437,000 frankra megy. A bankadósságnak szerződés szerint 1880-ban már törlesztve kell lenni, de az említett hadfelszerelési adósságnak, mely egy korábban megállapított terv szerint 1889-ig 1420 millióra fog



emelkedni, törlesztése épen 1880-ban kell, hogy meginduljon és 1889-ben kell, hogy befejeztessék. Ennek keresztülvitelére kamat és törlesztés czimén évenként 170.500,000 frank szükségeltetik, úgy hogy a bankadósság törlesztése után is, 1890-ig állandó maradna azon teher, mely ma  $170\frac{1}{2}$  millióval két czimen éri a francia államháztartást.

Say pénzügyminister azonban az eddigi tapasztalatokból azt látja, hogy a hadügyi fölszerelés nem használja föl évenként a budgetben előrelátott hitelt, és hogy ennél fogva az 1889 végéig tervezett munka s vele az 1420 millió tényleges kiadása csak körülbelül 1893-ban fog befejeztetni. Ennél fogva az 1880-ik évben megkezdődő törlesztés is 3 évvel meghosszabbítván, a 170.500,000 frt kamat és tőkefizetés  $145\frac{1}{2}$  millióra leszállítható, s így 1880-tól fogva 25 millió a budgetből rendelkezésre jut az 500 milliónyi vasuti költség évi kamatja és törlesztésére.

De mi történik 1878- és 1879-ben?

Ezen két évben a banknak fizetendő kamat és törlesztés valamint a rendkívüli fölszerelési költségek előreláthatólag meg is fogják haladni a többször említett 170 milliót és ehez járult a vasuti új teher 25 millióval. A pénzügyminister ezen szükséglet fedezésére 80 millió frank állandó kölcsönt vesz a banktól, a melyet egy  $\frac{1}{2}$ -al kamatoztatni, de a privilegium tartama alatt visszafizetni nem tartozik, a milyen kölcsönt az állam most is 60 millió erejéig bír, nem számítva azon 100 milliót, melyért a bank  $3\frac{1}{2}$ -os, el nem árusítható járadékkötvényt kapott. A pénzügyminister továbbá javaslatba hozza, hogy a bankjegyforgalom után fizetendő  $1\frac{1}{2}$  per mille bélyegilleték ezentúl csak a leszámítoló s kölcsöntüzletben kibocsátott bankjegyekért szedessék, de ne egyszersmind azokért, melyek a kincstárnak adott előlegek miatt bocsáttatnak ki. Végre ajánlja, hogy azon 7 millió franknak, melyet a bank a communnek a lázadás alatt adni kényszerült, és melyért a bank a kincstár ellen pert folytatott, térítse meg felét az állam.

A kormány javaslatai február vége felé kerültek a budgetbizottság elé, mely azokat majdnem egyhangulag helyben hagyta. A közmunkaminister javaslata nem ütközött nehézségekbe, mert a képviselőház harmadszor foglalkozott már az illető megszorult vasutak sorsával és soha sem tagadtatott, hogy az ál-

lamnak hivatása segíteni rajtuk; az eltérés csak a módozatokra vonatkozott. Az összehasonlítás pedig, melyet a bizottság jelentése a jelenlegi előterjesztés és az 1877. márczius havában a képviselőházban hosszasan vitatott javaslat közt vont, kideríté, hogy az új megoldás az adott viszonyok közt a lehető legkedvezőbb.

Az orleansi vasuttársulattal korábban kötött előleges egyezmény szerint ugyanis a társulat a maga hálózatába 1527 kilométert kebelezett volna azon vasutakból, melyeket jelenleg az állam megvásárol, és követelt volna a kincstártól pénzben és munkában 160 milliónyi subventiót és a mellett 531 milliónyi építési tőke után 5.75%-os rendszerinti kamatgarantiát. Pedig e garantiát egyelőre minden esetre igénybe venné a társulat, a mint hogy a közmunkaminister is a megveendő hálózatnál a folyó évben felmerülő üzemi deficitre 1 millió fedezetet vett kilátásba. Az összehasonlítás tehát azt mutatja, hogy az állam, ha maga közvetlen birtokába veszi ama vasutakat, közel 100 kilométerrel többet sokkal csekélyebb áldozattal szerezhet meg. Egyuttal törzsöt szerez arra, hogy az állam által kezelendő ezen és újabb vasutak segélyével, a hat nagy társulat monopoliuma ellenében, a tarifákra szabályozó hatást gyakorolhasson.

A közmunkaminister javaslatának tárgyalása márczius 7-én kezdődött a képviselőházban és folyt öt ülésen át. Helyi érdekek és a pártállások tisztán felismerhetők e nyilatkozatokban. A nyugati és délnyugati megyékből felszóltal képviselők az állam kötelességének vallották, hogy azon vasutakat, melyek a kormányközegek számításai s a törvényhozás helybenhagyása alapján létrejöttek, bukásuk után ne nagy vásárolja össze, mint az ócska vasat. Felhányták az államnak, hogy eltűrte a nagy társulatok monopoliumának oly pártos kihasználását, minélfogva a kivételes tarifákkal és külön kedvezményekkel eltérítették a kisebb vasutaktól a nekik természetszerűleg jutó forgalmat, és hogy minden módon megnehezítették a kisebb vasutaknak a nagy hálózathoz való csatlakozását. Mások, kik helyileg érdekelve nincsenek, vagy a nagy vasuttársulatok hivei, drágának tartották a vételárt és felhozták, hogy ha az állam bőkezűleg bánik ezen megszorult vállalatokkal, akkor más vállalatok is



igényelni fogják, hogy a kincstár magához váltsa azokat. Legfőbb nehézségül említették, hogy az állam vasutak birtokába lép, a nélkül, hogy tudná, vajjon maga fogja-e azokat üzletben tartani, bérbe adni, vagy végre is a határos társulatnak átengedni. Ha maga tartja meg, akkor ez az első lépés arra, hogy az összes vasutak az állam birtokába vétessenek. A bonapartisták pedig, kik nem jó szívvel nézik, hogy a köztársaság az anyagi jólét fejlesztése által a nép szívében mind nagyobb hódításokat tesz, merésznek mondják az oly vállalkozást, mely négy milliárd kiadásba keveri az államot, mikor pedig könnyen bekövetkezhető külcomplicatiók miatt kimélni kell az ország hitelerejét.

A vitában legjelentékenyebbek Rouher és Freycinet beszédei. Rouher egészben helyesli a közmunkaminister tervét a 16,000 kilometer új vasut alkotása iránt, de a most megvásárlandó vonalakra nézve elhamarkodottnak tartja a kormány elhatározását. A mi az állam jogát illeti, a törvényhozás intézkedett a megvételről úgy a rendes viszonyokra, mint azon esetre, ha valamely vasut bajba kerül. Ha az állam 15 évi üzem után meg akarja venni a vasutat, az engedélyokmány szabályozza a föltételeket; ha rövidebb időig áll üzletben, az előállítás tényleges árát kell megfizetni. Ez áll azon vasutakról, melyek fennállani képesek; de azokra nézve, melyek zavarba jutnak és kötelezettségeiknek meg nem felelhetnek, abból áll a megoldás, hogy a concessió tőlük elvétetvén, a legtöbbet ajánlónak oda ítéltetik. Az államnak csak az lehet az érdeke, hogy az üzem folyton fentartassék és ha senki sem ajánlkozik az engedély átvételére, akkor a vasut ingyen száll vissza az államra.

De ha az állam mégis megveszi azon zavarba jutott vasutakat, miért nem alkalmazza — így szól Rouher — egyszerűen a kereskedelmi értéket, vagyis azon árt, mely a vonal jövedelmezőségének felel meg? Miért nem tette közzé azon alapot, mely szerint a vasutak ára ki fog számíttatni? Ha a kormány ezt megteszi, akkor elmaradtak volna azon számos speculatiók, melyek azon vasuttársulatokra vonatkozólag, ugy a kincstár, mint a magánérdekek rovására, hosszasan folyamatosan voltak. — Ezután a többi megszorult társulat is követelni fogja, hogy az állam pályáikat megvegye. Hiába mondják

most, hogy az állam ezt vissza fogja utasítani; nehéz lesz, mert erkölcsi kötelezettséget vállalt, és az állam nem gyakorolhat jótékonytságot a társulatoknak csupán egy bizonyos csoportja iránt, míg megtagadja másoktól.

A vasutak megvétele s üzemben tartása ezen kezdemény folytán általános szabálylá fog fejlődni. E vasutakra nem fog megfelelő üzleti vállalkozó találni, szervezni fogják tehát az állami üzemet; és mikor a kísérlet megindult, a tovább fejlesztés érdekében meg fogja venni az állam az orleánsi hálózatot, hogy a most megvett charentesi vonalaknak szabad útvonalok nyíljanak. Ha az állam megveszi az összes vasutakat, akkor a tarifátételek adókká változnak és ez a pénzügyek bukására vezet. 1838-ban, midőn még szabad volt a tér, széles körben megvitatták a kormány azon javaslatát, hogy a vasutak mind az állam kezében legyenek és hogy az állam szabja meg a tarifákat; a kamara azonban túlnyomó többséggel elvetette a tervet. A társulás nagy dolgokat művelt Franciaországban, Angliában és az Egyesült-Államokban, de Belgiumban, Németországban, Szász- és Bajorországban más utat követtek, mert az államon kívül nem létezett elég erő a nagy vasuti vállalatokra.

Ha az állam a tarifákat egyenlőkké akarja tenni, akkor az összes vasutak megvételére ítélte el magát. A társulatoknál a tarifák kárpótolják a tett szolgáltatásokat; csak az állam teheti a monopolium alapján és adó czimén egyenlőkké a viteldijakat. A társulat osztalék után törekszik és azért magas tarifákat óhajt, de egyuttal ki kell használnia kocsijait és úgy megszabni a vitelbéreket, hogy nagy tömegű árúk is megbirják a díjakat. Ez a természeti törvény ellensúlyozza az osztalék iránti elfogultságot és a tarifák lényeges leszállítását idézi elő.

Oly országokban, hol teljesen szabad versenyt akartak megalapítani, a versenyző társulatok nem sokára megegyezésre jutottak és a monopolium létrejött még sokkal nyomasztóbb módon, mint ott, hol a monopol az állam közbejöttével szabályoztatik. Az utóbbi módon szabályozott egyedáruságtól meg lehet követelni azt az egyenlőséget, hogy, a katonaság kedvezményi tarifáján és a posta ingyenes szállításán kívül, egyenlő bánásban részesítsen mindent és mindenkit; és az egyenlőség

ezen elve nemcsak a kormány, hanem a birói hatalom útján is biztosítva van. Ha csak a tarifák egyenlő alkalmazása kívántatik, arra van az administratióknak elég hatalma, mert a közmunkaminister, mondhatni, ura a társulatoknak és van számtalan módja, hogy rájuk nyomást gyakoroljon.

A vámtarifát, mely adót szab meg, nem lehet a vasuti tarifákhoz, melyek vizsonzolgálatot szabályoznak, hasonlítani. Ha az államnak discretionalis hatalom igényeltetik a tarifákra, akkor nincs más mód mint megvásárolni az összes vasutakat; akkor a kereskedelmi üzemet hivatalnoki szervezet fogja föl-váltani s az államnak fizetnie kellend 10—12 milliárdot. Ha az állam fentartja a tarifákat, örökölni fogja a társulatok népszerűtlenségét; ha enged a követeléseknek, akkor leszall az önköltségig, esetleg sokkal alább is. Komolyan meg kell fontolui minden lépést, mielőtt a mostani 400 milliónyi jövedelem kockára tétetik, mert nemcsak a kormány, hanem az egész ország veszélybe sodortathatik.

Rouher abban foglalja össze nézetét, hogy a megvásárlandó vasutak legnagyobb részét át kell adni a szomszédos orleánsi társulatnak, a többi szakaszokat pedig a keleti, nyugoti s a páris-lyoni társulatoknak; az orleánsi társulatnak 12—14 millió újabb kamatbiztosítást kell adni, de a tökefizetés ekkor megkimélhető lenne.

Böven ismertettük Rouher nyilatkozatát, mert az ex-alcsászár beszéde, mint a versaillesi tudósításokból látjuk, nagy hatással volt a kamarára, s mert azon vasuti rendszernek, mely a császárság alatt nagyra növekedett, de melyet most az állami vasutak megalapítása miatt a bonapartisták a hat nagy társulat és a velök szövetkezett pénzhatalmak féltének, hivatottabb politikai védője, mint Rouher alig létezik a képviselő kamarában.

Freycinet közmunkaminister Rouher után a vitát szorosán a javaslat keretébe igyekezett visszaterelni. A kormány — úgymond — a képviselőház ismételt megállapodásai s két előbbi közmunkaminister egyezményei után határozta el magát a kérdéses vasutak megvételére. Az állami szempont, mely ezen vasutak megvásárlását indokolja, az, hogy az országos érdekű hálózat lényeges részeit képezik, úgy, hogy a vonalakat,



ha nem léteznének már, meg kellene teremteni. A kiadandó 500 millióból 234 ezután teljesítendő közmunkákra fordítottatik, 266 millió pedig a kész vonalakra esik; a bíróság, melynek szakbeli illetékessége kétségen fölül áll, 500 millióra szállított le oly munkákat, melyek 700 millióra voltak előirányozva. A kik a kilometerenkénti 200,000 frankot magas árnak mondják, elfeledik, hogy a nagy vasutársulatok újabb vonalai 360,000 frankba kerülnek, a mi az államra 15,000 frank évi terhet ró.

A vasutaknál — ugymond Freycinet — különben nem szabad egyedül a részvényesek jövedelmét számbavenni, hanem a szállításnál elért megtakarítást; ez képezi a vasutnak valódi hasznát. Már pedig az a szállítás, a mely egykor 30 centimebe került, most csak 6-ba kerül, a mi az országra nézve 3 $\frac{1}{2}$  milliárd hasznot hoz.

Azt kérdezték, hogy miért nem engedte az állam esődbe jutni a kis társulatokat, mikor így is az engedélynek új odaítélése az üzemet biztosíthatja? Ez a drákói szabály okvetlenül megakasztaná a közmunkák fejlődését. 1852-ben az állam nem habozott a vasutársulatoknak milliárdokra menő engedményeket adni, s helyesen tette, mert csak így nyitotta meg a jólét korszakát, mely alatt sok rosztól meg lehetett feledkezni.

Mondják, hogy az állam közbelépésének az illető vállalatok erkölcsösségéhez kell alkalmazkodnia. Ez merő önkényre vezetne; mert ha egy társulat a vasut megvételét kéri, az állam nem becsültet meg mást mint a vasut belső értékét. Attól tartanak továbbá, hogy a szóban levő vasutak megvétele további vasutak megvásárlására viszi majd az államot, és hogy maga fogja vonalait üzemben tartani. Először is megjegyzendő, hogy az állam csak oly vasutakat venne meg, melyeket a törvényhozás előbb országos érdekűeknek nyilvánított, és a mi továbbá a most megvásárlandó vonalakat illeti, azok az orleansi társulatnak átengedhetők bizonyos föltételek alatt, ha t. i. e társulat kiépíti a hálózatot és módosítja a tarifákat. Rouher súlyosnak találja ama föltételeket az orleansi társulatra, de az ország nem theti függővé vasuthálózatának kiegészítését attól, hogy egy ama társulatra nézve elfogadható megoldás találtassék.

Az üzemre nézve tervezett provisorium nem rejt magában semmi veszedelmet; mert ha az állam néhány hónapig maga viszi azon vasútak üzletét, még azért nincsenek kezei a jövőre nézve megkötve. Azért, mert az ügyvitel élére 5—6 főbb hivatalnok állittatik, a mi az ügynek csak javára lesz, nem következik még, hogy az elv lekötve van és hogy más rendszerre visszatérni ne lehetne. A kormány — így zárja be a közmunkaminister beszédét — megtette kötelességét a javaslat előterjesztése által. A jelen válságban, mely az egész országra nehezül, a közmunkák felfüggesztése nagy zavarba döntene számos megyét. Azonkívül a közvélemény bizonyos kapcsolatba hozta e javaslatot a nagy közmunkák egész programjával; és ha most a törvényhozás mindjárt az első ponton látrál, az ország azt fogja hinni, hogy elejti az összes közmunkákat, a mi reá nézve keserű csalódás lenne.

A minister beszéde után folyt még némi vita, de még azon ülésben, márczins 14-én, a törvényjavaslat általánosságban 340 szavazattal 171 ellenében elfogadtatott és részletes tárgyalása másnap befejeztetett.

A senatus, ha ugyan figyelmünket el nem kerülte, nem vette még tárgyalás alá a közmunkaminister javaslatát, és a pénzügyminister főnnebb vázolt pénzügyi tervét a képviselőháznak csak budget-bizottsága intézte el. Ezen bizottság egyhangúlag helyeselte a tervet, de két ülésen át foglalkozott annak elvi jelentőségével és részleteivel. Érdekes vita fejlődött mindjárt a törlesztési adósságok eszméje fölött. Ez eszme nem vert Franciaországban oly annyira gyökeret, mint más országokban, nevezetesen az északamerikai unióban és Németország legtöbb államaiban; sőt a Franciaországban többször különböző módozatok szerint megindított önkéntes törlesztések csakhamar újból abban hagytak és az államadósságoknak — igen csekély kivétellel — uralkodó typnusa az örökös rente maradt.

Nem szándékozunk itt reproducálni azon többé-kevésbé ügyis ismeretes érveket, melyek a budgetbizottságban a hosszabb törlesztésű adósságok mellett felhozattak. A francia kormány és törvényhozás érzi, hogy az állambáztartásban jelentékeny reserva jut rendelkezésre, melylyel az új adóssággal vállalt terheket, a törlesztést is hozzá véve, fedezni bírja; de

meg van győződve másfelől arról is, hogy oly kölcsön törlesztéséhez, melynek pénzeszközeivel az anyagi gyarapodás közvetlenül előmozdítottatik, már a jelen nemzedék hozzájárulni képes és köteles. Ajánlatossá tette e mellett sokakra nézve ezen új kölcsönalakot az is, hogy ez több rendbeli lebegő és aránylag drágább adósság conversiójára jól hasznosítható, s hogy az 5 százalékos rente conversiójának számos hő barátai ezen új czimletekben a nagy conversió kitünő eszközét ismerték fel, a mely művelet számos milliók megtakarítására vezethet.

Igy Franciaország jelenlegi specialis viszonyai teljesen igazolják az örökös rentéről a törlesztési adósságokra való áttérést; míg Magyarországon megfordítva törlesztési adósságokon kezdtünk és azokkal folytattuk egy ideig, míg azon illusióból, hogy az ama tőkékkel teljesített beruházások csakhamar az új teher teljes elviselésére képesíteni fognak, kiábrándultunk és látván, hogy a törlesztést csak újabb, még pedig egyre súlyosabb kölcsönök útján bírjuk teljesíteni, végre is igen helyesen a renteadósságra tértünk át.

Freycinet és Say azon terveivel, melyek az országos érdekű vasutakra kiterjednek, sokkal bővebben foglalkoztunk, mint a mennyire a kormány közmunka-programmjának többi részére kiterjeszkedhetünk; egyszerűen azért, mert az előbb említettek legmesszebb haladtak legalább a törvényhozói alkotás stadiumaiban. Áttérünk a többi tervekre, elkisérvén ezeket azon fejlődési pontig, melybe tudtunkra azon nap, midőn e sorokat írjuk (május 1-én) jutottak.

Első sorban említjük a közmunka-ministernek január 15-én a köztársaság elnökéhez intézett amaz előterjesztését, melyben hasonlókép mint a vasutakra nézve a hajózható utakat mindenekelőtt az országos és helyi érdek szempontjából osztályoztatni javasolja. Ezen vízi utak — úgymond Freycinet — fontos szerepet visznek az ország közigazdasági termelésében. Ha egy ideig tartani lehetett is attól, hogy hasznosságuk el fog tűnni, s hogy a vízi utak mellett nemsokára báltérbe fognak szorulni: ez a kissé felületes benyomás a tények figyelme-sebb megvizsgálása után csakhamar megváltozott. Belátták, hogy a vízi utak és a vasutak nincsenek arra hivatva, hogy egymást leszorítsák, hanem arra, hogy egymást kiegészítsék és



hogy a szállitmányokat egymás közt természetesen meg-  
oszszák. A vasutakon a kevesebb terméjű árúk szállíttatnak,  
melyek gyorsaságot és pontosságot igényelnek, s melyek a  
szállítás költségeit legjobban elbirják; a vízi úton pedig a  
súlyos és csekély értékű árúk, melyek csak kevés szállítási díjt  
birnak el, melyek a vasutaknak csak látszólagos hasznot  
adnak s azokat inkább terhelik, mint táplálják.

A közmunkaminister szerint a vízi utaknak még más  
rendeltetésük is van. Pusztán fennállásuk által szabályozzák és  
méréslik azon árúk díjait, melyek a vasuti szállításhoz elsőbb-  
séget adnak és intik a vasuti igazgatóságokat, hogy ne lép-  
jék át a határt, melyen túl a kereskedelem nem haboznék fel-  
áldozni a szabályosságot a takarékoságnak. E tekintetben a  
vízi utak sokkal nagyobb hatást gyakorolnak, mint az egysé-  
ges versenyző vasutak, mert ez utóbbiak már a miatt is, hogy  
egymás ellen egyenlő fegyverrel küzdenek, végre rendszerint  
inkább kiegyezkednek, semhogy egymást tönkre tegyék; holott  
a hajózás és a vasutak megosztják az árúkat a szerint, a mint  
az nekik leginkább megfelel. Az államnak kiváló érdeke tehát,  
hogy el ne hanyagolja a vízi szállítást, mialatt a vasutak fej-  
lesztésével foglalkozik. A közvélemény megértette ezt és a  
törvényhozás évek óta ez iránti érdeklődésének ismételt jelét  
adta. A kormány szükségesnek tartja, hogy úgy mint a vas-  
utaknál, műszaki és közigazgatási bizottságok küldessenek ki,  
még pedig Franciaország öt természetes vízmedenczéje szá-  
mára egy-egy. Ezek hasonló elemekből összealkotandók, mint  
a vasutak, kivéve azon változtatást, melyet a tárgy különböz-  
sége igényel. Czélszerű lenne, mint lényeges elemeket, vasuti  
felügyelőket is belevenni, mert kívánatos, hogy a vízi utak és  
vasutak egységes szempontból és mint szétválaszthatlan részek  
tekintessenek, és hogy a közlekedési hálózatra nézve az intéz-  
kedés nem az ellentétből, hanem az összhangzástól induljon ki.

A bizottságok teendője lesz egyrészt kijelölni az új  
vonalakat, úgy a csatornákat, mint a szabályozott folyókat ille-  
tőleg, melyek az országos érdekű hálózat kiegészítésére hivat-  
vák, másrészt meghatározni az átalakítások és javítások alap-  
ját, melyek a létező vonalokon végrehajtandók a végből, hogy  
a hajózás újabb igényeinek megfelelőhessenek. Ez utóbbi fel-

adat a programnak nem kisebbik fontosságú része; mert a míg a vízi hálózat csak 2000—2500 kilométerrel fog szaporíttatni, addig át kell alakítani a meglevő 10,000 kilométer vízi út legnagyobb részét.

Hasonló munkát igényel az engedélyezett csatornák visszavásárlása; mert azoknál a javítások csakis ezen feltétel alatt lehetségesek. Végre is ma már alapelv az, hogy az összes közérdekű vonalakat az államnak kell kezelnie. De ezen elv nem alkalmaztatott mindig. Előbbi időkben és a császárság alatt oly csatornákat engedélyeztek, melyek országos érdekű, első rendű vonalakat képeznek, de lassankint beismerték a hibákat és az engedélyek egy része most már visszavásároltatott.

Ezen hálózaton kívül — a közmunka-minister szerint — előre kell gondoskodni bizonyos számú helyi érdekű csatornák létesítéséről, melyek a visszavásárlás kikötése mellett záros határidőre engedélyeztethetnének egyeseknek, vagy községeknek. Ez csirája volna egy oly helyi érdekű vízi hálózatnak, a minő a vasutaknál terveztetik.

A vízi utak javítása elengedhetlen feltételként a tengeri kikötők javítását igényli, a mi nélkül a csatornák és folyók nem állanak teljesen az ország szolgálatában. Végtere is a kikötők veszik fel az árukat, melyek tengeren a kül- és belföld közt forgalomba hozatnak. Szükséges tehát, hogy a kikötők összhangzásba hozassanak a vízi utak fejlődésével és eszközeik a forgalom növekedésével akként gyarapodjanak, hogy a külfölddel a versenyt megállhassák. Azért szükséges lesz egyenkint megvizsgálni a főbb kikötőket, hogy minő nagyobbítást és javítást igényelnek, tekintettel a hadi tengerészetre, a hajózásra, a vasutakra és a helyi kereskedelemre. S hogy az említett bizottságok hatáskörükben intézkedhessenek, czélszerű lesz a szükséges munkálatok előkészítésére az illető kikötőkben helyi bizottságokat kinevezni.

A vízi művekre — a minister számítása szerint — körülbelül egy milliárd franc volna szükséges, melynek  $\frac{2}{3}$ -a a hajózható utakra,  $\frac{1}{3}$ -a a kikötőkre esik; és így az országos érdekű vasuti hálózat bevégezése, valamint a vízi és szárazföldi közlekedési eszközök jó karba helyezése együtt véve 4 milliárdba kerülne.



Az itt vázolt előterjesztés a köztársaság elnöke által helybenhagyatván, a Seine, Loire, Garonne és Rhône folyamok és az északi tengerhez tartozó folyók völgyeinck megfelelőleg öt műszaki és közigazgatási bizottság neveztetett ki. Ezen bizottságok feladata az illető völgy számára szükséges munkálatok terveztetét elkészíteni, úgy a kereskedelmi kikötők és vízi utak javítására, mint ezen hálózat kiegészítésére nézve. Mindegyik bizottság áll azon II. osztályú vasuti főfelügyelőkből, kik a megfelelő völgy területén működtek; ezen kívül az államtanács egy előadójából és egy vagy több főmérnökből, kik vízépitéseknél tevékeny részt vettek. E mellett a minister a kikötők számára helyi bizottságokat állított fel, melyek az illető vagy szomszédos másodrangú kikötőkben szükséges munkákról tervet készítsenek. Ezen bizottságok állanak: a tengerészeti főmérnökből, a kikötő mérnökéből, a kikötő tisztjéből, a hatósági tanács és a kereskedelmi kamara képviselőjéből.

A bizottságok jelentései és közmunkálatai a középítészeti bizottsághoz terjesztetnek fel, hogy ezen javaslatok összesége felett véleményt adjon. A közmunkaminister azokra nézve, mik a hadászati szempontra vonatkoznak, a középítészeti bizottság tervezete felett meg fogja hallgatni a hadügyminister véleményét és azután fogja végleg megállapítani a törvényhozás elé terjesztendő javaslatokat.

A közmunkaminister a köztársaság elnökéhez január 2-án intézett felterjesztésében előadta már, hogy a helyi érdekű vasutakról szóló 1865-iki törvény revisióra szorult, és hogy a közutakon épülő vaspályákról külön törvény alkotása vált szükségessé. A minister e két feladatról törvényjavaslatokat dolgoztatott ki, s ápril 4-én kelt körlevéllel, melyben e javaslatokat ismerteti, felszólítja a megye-főnököket, hogy a közelebb tartandó megyei tanácskozási gyűlésekben tárgyalassák a két kérdést és terjeszszék föl a tanácskozások nézeteit a végből, hogy a kormány a törvényjavaslatok végleges megállapítása előtt, a megyék véleményét ezen őket oly közel érdeklő két közlekedési ügyben figyelembe vehesse.

A helyi érdekű vasutakat — ugymond a közmunkaminister — igen sok esetben nem fogták fel a magok valódi jelentősége szerint, és gyakran az országos érdekű vasutak módjára építet-



ték és vitték üzletöket, vagyis oly bő költekezéssel, mely remélhető jövedelmökkel semmi arányban sem áll. Ebből mulhatlannl családások támadtak, melyek e vállalatok iránt a hitelt végkép megrontották. Szükséges, hogy a felfogás megváltozzék, és hogy a helyi érdekü vasut azzá válják, a minck lennie kell, t. i. egy lényegileg gazdasági pálya, mely kilométerenként, a forgalmi eszközöket beleszámítva, 60—80,000 frankba kerül, mely mindegyik irányban naponként 2—3 vonattal, 3000 frankon üzletben tartható. A nagy számú tapasztalatok, melyek nagy Franciaországban, mint a külföldön gyűjtettek, valamint a legilletékesebb szakemberek kétségen felül helyezik, hogy e határok között fönn lehet ily pályákat tartani.

Ily alapon kilométerenként 7000 frank évi nyers bevétel fedezné az üzleti költségeket és a befektetett tőke 5<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-át. A Franciaországban most forgalomban álló 2200 kil. helyi érdekü vasut átlag 6500 frankot hoz. A legtöbb vasnt 7000 frankot csak az évek bizonyos sorában fog elérni; kezdetben csak 3000 frankra lehet számítani. Szükséges azért, hogy az állam és megyék bizonyos, elég hosszú időre hozzájáruljanak a hiány fedezetéhez, és a törvényjavaslat az állam és a megye részesülését kilométerenként 4000 frank maximumban tervezi, a mely hozzájárulás a bevételek öregbedésével csökkenne s az üzem megnyitásától számított 30 év. múlva megszűnnék minden-  
esetre.

A közmunkaminister azon meggyőződését fejezi ki, hogy ily rendelkezésekkel egy helyesen megalapított, jól vezetett és becsületesen igazgatott helyi érdekü vasut mindig fog megfelelő kamatozást adni a befektetett tőkéért. Jövöben nem fognak felmerülni azon merész vagy vétkes spekulatiók, melyek az állam és megyék által nyújtott pénzsegély alapján egy ideig fenn tudtak állani, s magtévészthették a közönséget, de csakhamar elbuktak, számos áldozatot és bevégezetlen munkát hagyva maga után.

A törvényjavaslat szerint az állami s megyei segély csak akkor adatik meg ezen vasutaknak, ha tényleg üzletben állanak. A kormány továbbá elejét akarja venni azon kombinációnak, melylyel eddig a törvény célzata ki lön forgatva, a mennyiben a megyék által engedélyezett vasnti szakaszok egy-

szerű decretum által összeforrasztattak és valóságos versenyző vonalokká alakultak az állam által segélyezett nagy vasutak ellen. Pedig a helyi érdekű vasutnak meg kell tartania a maga természetes rendeltetését, melynélfogva az országos hálózatnak tápere, nem pedig vetélytársa. Ez okból a helyi érdekű vasut közhasznú volta ezentúl, nem úgy mint eddig, a belügy- és közmunkaminister előterjesztése alapján az államtanács, hanem a törvényhozás által fog kimondatni s az egy megyén túl terjedő vasutak engedélycinek vagy igazgatásának egyesítése csakis az államtanács határozata alapján történhetik meg.

A törvényjavaslat szerint jóval nagyobb kedvezményben részesítendők a széles, mint a keskeny vágányu helyi érdekű vasutak. Ez utóbbiaknál az állami s megyei hozzájárulás kilométerenként 4000 helyett 2000 frankra szoríttatik, és megszűnik, mihelyt 5000 — nem mint az előbbieknél 7000 — frankot elért. A kormány súlyt fektet arra, hogy mindazon tulajdonképi helyi érdekű vaspályák, melyek nem valamely meglevő közuton rakatnak le, habár könnyebb sinű, de egyenlő szélességű vágánnyal birjanak, mint azon országos érdekű vasutak, melyekbe azok bele vágnak. Hármias előny szól e mellett: először a forgalmi eszközök, legalább a kocsik átmehetnek egyik hálózatról a másikra, a mi kereskedelmi és hadászati fontossággal bir; másodsor a helyi érdekű vasutak egyes részei a határos nagy vasuti vállalat által esetleg üzembe vehetők; és harmadsor megkönnyebbítetik az átalakulás, ha jövőben a helyi érdekű vasut országos érdekűnek nyilvánítatik. A mennyiben egyébiránt ily vaspályák részben közutakon épülnének, azok az illető szakaszon, építés és üzem tekintetében, ugyanazon szabályok alá esnek, mint a közuti gőzmozdonyú vaspályák.

Ezen gőzmozdonyú közuti vaspályákról, melyek pedig igen nagy gazdasági becsesl birnak, — nem rendelkezik még franczia törvény. A belügyminister ennélfogva e tárgyról is javaslatot készítettett és föl hívja a megyefőnökök útján a megyei tanácsokat, hogy fölötte nézetöket nyilvánítsák.

E javaslat szerint az engedélyt az állam, a megye és község adja, a szerint, a mint a pálya építése állami, megyei vagy helyhatósági uton terveztetik. Mindegyik esetben a pálya köz-

hasznosságát, mely az engedély megadása előtt kijelentendő, az államtanács mondja ki. A törvényhozás szavazatát nem tartja a kormány szükségesnek, minthogy a pályának alapjául szolgáló út már meg van, kisajátításra nincs szükség és a forgalom iránya ki van jelölve. A javaslat nem állapít meg semmi szabványt, hanem bizza ezt az adminisztrációra; a kormány azonban úgy vélekedik, hogy kellő szabad mozgás mellett a szabványokat mégis kettőre vagy legfőlebb háromra kell szorítani, nehogy az építők nagyon is eltérjenek egymástól. Ezen szabványok megállapításánál a kormány gondoskodni fog, hogy a tramvay-vállalatoknál eddig tapasztalt tévedések ne ismétlődjenek.

Főfontosságu kérdés az, hogy az állam pénzügyileg támogassa-e ezen vasutakat? Némelyek azt hiszik, hogy hasznosságuk szűkkörű, mások nem látják át, miért ne bánnának velök úgy, mint a helyi érdekű vasutakkal. A minister azon nézetben van, hogy helye van úgy az állami, mint a megyei segélynek, ha az ily vaspályák több községre terjednek ki s gőz a hajtó erő. Minthogy azonban az ily pálya oly olcsón építhető s tartható forgalomban, hogy az üzem és a tőke kamatai kilométerenként 3500—4000 frankkal fedezve vannak, elegendő, ha az állam és megyék évenként 1000 frankkal támogatják; e támogatás megszűnnék, ha a nyers bevétel 4000 frankot ér el, minden esetre azonban 20 évi üzem után. Az ily pályák vállalkozói többnyire megegyeznek abban, hogy a 12—15,000 franknyi tőkebeli államsegély egyszer s mindenkorra biztosítaná a vállalat sikerét, a mely tőkeérték megfelel az említett 1000 frank évenkénti hozzájárulásnak. A javaslat szerint az engedélyes, hacsak az engedélyokmányban külön ki nem köttetik, nem tartozik semmi váltságot sem fizetni a felhasznált útért, és az engedély, kivéven az elenyésztés azon esetét, mert a föltétel-füzet nem teljesítetett, másként mint megvétel útján vissza nem vonható. Ez által megadatik a vállalatnak azon biztosság, mely fejlődésének egyik nélkülözhetlen föltétele.

Negyedik sorban előadjuk a kormány terveit a községi utakról. A belügyminister Marcére január 22-én a községi utakról — mert ezek a belügyi- s nem a közmunkaminister alá tartoznak — a köztársaság elnökéhez fölterjesztést intéz,



melyben kifejti, hogy a községi útvonalok befejezése végett államilag engedélyezett dotatio, ugy a mint azt az 1868. július 11-iki törvény 6-ik cikke \*) szabályozza, a tavalyi tizedik évi járadékkal majduem ki lett meritve; minélfogva a kormány nem képes a megyék és községek által naponként hozzá intézett számos kérdéseknek eleget tenni. Bizonyos — ugymond a minister, — hogy több év óta sok történt a községi utak érdekében és tény, hogy Francziaország az összes államok között a legelsők közt áll az út-ügy tekintetében; mind a mellett még igen sok a teendő. A nagy forgalmi s a közös érdekű községi utak távolról sincsenek a szegényebb megyékben kiépítve, más megyékben oly közönséges községi utak, melyeknek hasznossága kétségen fölül áll, befejezetlenül maradnak. A községi utak befejezése egyébiránt olyan munka, melynek vége be nem látható, a mennyiben naponként új szükségletek támadnak és a forgalom más utakat keres.

A belügyminister ugy vélekedik, hogy az állam köteles nagy mérvben támogatni azon munkákat, melyekhez az ország gyarapodása oly szorosán fűzve van. Mindenekelőtt azonban szükséges megvizsgálni, hogy mily irányban történjék a támogatás: vajjon az állami segély fokozása, vagy pedig a községi utpénztár műveleteinek nagyobb kiterjesztése, azaz a pótladók és közmunka erősb igénybe vétele által? E tanulmány megtételére a belügyminister bizottságot ajánl kiküldetni, mely a két kamara tagjaiból és kormányi szakközegekből alakittassék.

E bizottság feladata azonban az 1836. május 21-iki törvény revisiójára is kiterjed. Ez a törvény szabályozza ma is alapjaiban a községi útügyet, de újabb időben sok kifogásnak volt téve. A bizottság hivatva lesz véleményt adni először arról, vajjon nem kellene-e a természetbeni közmunkát arányos

---

\*) L. erről és általában a községi utakról Hieronymi K. id. munka II. szakasz II. fejezetét 235. l.

Az idézett cikk így szól: „Az állam jótállása mellett községi utpénztár alakittatik, melyből 10 év tartama alatt a kölcsönzésre feljogosított községeknek a rendes községi utak elkészítésére szükséges kölcsönök ki fognak szolgáltatni. Ezen kölcsönök összege 200 millió frankot meg nem haladhat; az egyes megyékre eső részletek felosztását az államtanács eszközli, módosítja esetleg.“

pénzbeli adóvá átalakítani? másodszer arról, hogy mikép lehet legczélszerűbben a községi utakba fektetett óriási tőkét fenntartani? A bizottság véleménye kikéretik továbbá az ügyi személyzet szervezése s a műszaki támogatás tekintetében.

A mint a köztársaság elnöke az itt vázolt felterjesztést helybenhagyta, kineveztetett a bizottság, mely csakhamar meg is kezdette működését. Az eléje terjesztett kérdésekre nézve általában abban állapodott meg, hogy azoknak szabályozása két külön törvényjavaslatba lesz foglalandó; ezek egyike az állami segély és czélszerű felhasználásának biztosítását, másik a községi utakról szóló törvények revisióját fogná tárgyalni. Minthogy az előbbi feladat sürgősb, a bizottság arról dolgozta ki mindenek előtt javaslatát, és a belügyminister márczius közepén körlevelet bocsátott a megyefőnökökhöz, melyben részletesen ismerteti ama bizottsági javaslatot és előadja a tárgyról saját nézeteit is a végből, hogy az april havában összegyűlő megyei tanácsok e körlevelet tárgyalván, nézeteiket a kormánynyal megismertessék, mielőtt ez javaslatát a törvényhozás elé viszi.

A bizottság javaslata szerint a községi utakat dotáló pénztár 300 millióval fog szaporittatni. Ezen új előleg 1879-től fogva 12 évi járulékbán szolgáltat ki, a négy első 16 millióval, a következő hét 30 millióval és az utolsó 26 millióval, úgy hogy a kormány számba véve az 1868-ban megszavazott 200 millióból 1879 kezdetén rendelkezésére jutó maradványt, a jövő évtől kezdve 1890-ig a községeknek és megyéknek évenként 30 milliót fog adhatni.

A 300 millió új dotatióból 200 az 1868. jul. 11-iki sorozás szerinti nagy forgalmú s közös érdekű utaknak, valamint a segélyezett hálózat közönséges községi útjainak befejezésére fordítandó. Ezen intézkedés az utóbbi utakra akkor is alkalmazandó, ha 1868 óta magasabb osztályba kerültek vagy fognak ezután kerülni. 60 millió engedélyeztetik azon nagy forgalmú s közös érdekű utakra, melyek 1868. jnl. 11-ike után soroztattak vagy ezután fognak magasabb osztályba soroztatni, úgy szintén az előbb említetteken kívül, minden közönséges községi ntra. Ezen 260 millióból egy rész, melyet évenként az államtanács fog meghatározni, a községek és megyék által

azon hidak vámjának megváltására használható, melyek községi utakhoz tartoznak. 40 millió tartatik fenn végre Algir községei és megyéi számára nagyforgalmú, közös érdekű és közönséges községi utjainak befejezésére.

A belügyminister tudatja egyszersmind, hogy a segélyforrások helyes felhasználásának biztosítása végett a belügyministerium részéről külön főfelügyelőség fog szerveztetni a községi ügy műveleteinek ellenőrzésére. A községi ügy — ugymond a minister — napról napra mindnagyobb fontosságot nyer; dotatiója 1836-ban csak 44, ma 160 millió, úgy, hogy egy-egy főutbiztos 2—3 milliónyi budget kezelésével van megbizva. Ez mindegyikökre annál nagyobb felelőséggel jár, mert a közigazgatás más ágaitól eltérőleg, alig vannak valamely ellenőrzésnek alávetve. A főut-biztos a megyefőnöknek van ugyan alárendelve, ki a megyetanácsnak és ministernek évenként jelentést tesz a községi ügy állásáról. Csakhogy a megyefőnök, soknemű elfoglaltsága mellett, nem is bir elég specialis ismeretekkel, nygy hogy a jó állapotot csak a felmerült bajok miatti felszólalások szerint képes megítélni. Másfelől a megyei tanácsok bármi avatottsággal birjanak is, nem képesek az itt szóban forgó szempontból már csak idő hiánya miatt hatályos ellenőrzést gyakorolni, mert lehetetlen, hogy legfőlebb egy hónapig tartó gyűléseikben, melyekben a legfontosabb kérdések tárgyaltnak, ezerekre menő irományokat megvizsgáljanak.

A belügyminister, hogy az állami segély és előlegek felosztását a lehető legigazságosabb módon teljesitse, kénytelen nagy szamu okmányokat, melyek egymást ellenőrizték, követelni az útbiztosoktól, de ez az ellenőrzés nemcsak elégtelen, hanem sok időt von el a birtokosoktól, melyet a műszaki vizsgálatokra s munkára nagyobb haszonnal fordithatnának. A belügyminister tehát számos megyei tanács ismételt felszólalása s a kormány saját tapasztalatai folytán el van határozva a községi utakra nézve külön főfelügyelőséget szervezni s körlevelében vázolja is azon módokat, melyek szerint azok az ügyet általában ellenőrizni s az állami segély és előleg helyes felosztására az alapokat biztosítani fogják.

A belügyminister ezen körrendelettel egyidejüleg számos



megye főnökéhez egy másikat is intézett, melyben figyelmezteti őket, hogy más megyékben szakasz-bizottságok (Commissions cantonales) állanak fel, melyek a nagy forgalmú s a közös érdekű utakra — a közönséges községi utak a polgármester közvetlen felügyelete alatt maradnak — felügyeletet gyakorolnak. A minister ezen bizottságok tevékenységét üdvösnek találja s felhívja azon megyék főnökeit, hol ily cantonalis bizottságok eddig szervezve nincsenek, hogy a megyetanács közelebbi ülései alkalmával a szervezkedést javaslatba hozzák.

Ezekkel vázolni igyekeztünk a francia kormánynak a jövő 10—12 évre kiterjedő közmunka-tervét, amennyire ez az april végeig nyilvánosságra és tudomásunkra jutott okmányok szerint felismerhető volt. A megindított kivitel mai stadiumát legjobban jellemzi a közmunkaministernek april 27-én a közársasági elnökhöz intézett következő érdekes felterjesztése: „Elnök ur! Ön jelentést kíván azon regionalis bizottságok munkálatairól, melyek a január 2-iki s 15-iki elhatározások alapján vasuti hálózatunk és vizi utaink befejezése s kereskedelmi kikötőinkben új építkezések végrehajtása céljából tanulmányok tétele végett kiküldettek. Szerencsés vagyok önnök jelenthetni, hogy ezen bizottságok feladatuk teljesítésében a legélénkebb buzgalmat, a legdicséretesb odaadást és gyorsaságot fejtették ki. Az anyag sokasága, az összegyűjtendő elemek különfélesége s a kihallgatandó személyek nagy száma daczára, valamennyi munka elkészült a megszabott időre. April 1-én képes voltam a középítészeti bizottságnak átadni a vasutak osztályozására vonatkozó terveket, és május 1-én meg fogom tehetni ugyanazt a folyam és tengeri hajózás emelésére vonatkozó tervekkel. Már most is előre mondható, hogy a végeredmény csak igen kevéssel fog eltérni attól, mit az említett két elhatározás alkalmával tett felterjesztéseim valószínűleg mondtak.

Fölfogásom szerint az építendő vasutak csak mintegy 500 kilométerrel és nem egész 100 millió frankkal fogják az előirányzatot meghaladni. Az ország mindössze 4 milliárd és 2—300 millióra menő áldozatot fog hozni, mely egy okosan megszabott idő alatt az állam és a nagy társulatok közt fel-

osztatván, oly forgalmi hálózatot fog eredményezni, mely bármely más nemzetével vetekedhetik. A javaslatok, melyeket a középítészeti mérnökök karának és a középítészeti bizottságnak kitűnő tagjai, kikre a kérdés megvizsgálása bizva volt, előterjesztenek, alkalmasak arra, hogy az országban egy nagy elhatározást keltsenek oly terjedelmes és hasznos vállalat keresztül vitelére, mely csak fokozatosan és évről évre az általános helyzetre s az állami pénzeszközökre való tekintettel folytattassék.

Ezen nagy közmunkatervek további fejlődését úgy a törvényhozás mint a végrehajtás terén figyelemmel kíséreni s nevezetesebb stádiumaira idővel visszatérni, azt hisszük, nem lenne hálátlan feladat.

FENYVESSY ADOLF.