

A HAZAI KÖZLEKEDÉSÜGY VISZONYAIRÓL ÉS KIVÁNALMAIRÓL. *)

I.

Létező vasutvonalaink fontosságának megítélésénél vasut-hálózatunknak mind jelen állapota, mind jövő fejlődése tekintetbe veendő. Hazánk geográfiai helyzetének szemmel tartása mellett azonban úgy látszik, hogy az 1836. évi XXV. törvény-cikkben jelzett vonalak az ország kereskedelmi igényeinek oly helyes megfigyeléséről tanuskodnak, melyet fő vonásaiban leg-alább, mind az országos gazdasági egyesületnek ismeretes emlékirata, mind a törvényhozás követni leghelyesebbnek ítelt.

Az ország fővárosát a külfölddel összekötő egyes vonalak, névleg az osztrák államvasutnak Budapest fölött és alatt fekvő része, a déli vasut és a magyar kir. államvasutak képezik ez idő-szerint a legfőbb irányokat az ország kereskedelmi forgalmára nézve. Ehez járul természetesen a Duna kereskedelmi jelentő-sége, s ehez járulnak kiviteli többi vonalaink úgy északi, mint keleti és déli irányban. Az osztrák államvasut-társaság lévén azonban azon vonal, mely az országot egész hosszában átszeli, s a déli vasut lévén az, mely a kereskedelmet egyetlen tengeri kikötőnk felé közvetíti, e két vasutnak főfontosságú jelentőségét kétségbe vonni nem lehet. S csakugyan a magyar közvélemény és az erre hivatott tényezők épen ezen vonalak visszás hely-zetének megorvoslásában találták kezdettől fogva a nemzeti forgalmi politika főfeladatát.

Hasonló fontosságú, habár kevesebb jelentőségű tényezők lesznek a forgalmi politika érdekeire nézve azon egyenes össze-kötő vonalak, melyek a fővárost a külfölddel új irányban össze-kötni hivatvák. Ezek közt legelső fontossággal szerintünk a buda-győri vasut bír, mely a nyugati kivitelnél a legüdvösebb

*) Az országos gazdasági egyesület a hazai közgazdaság helyzetének konstatálása végett enquete - tárgyalásokat rendezett. A közlekedésügy tekintetében előadói tervezet gyanánt készült e munkálat, mely az enquete-bizottság f. évi május 9-iki ülésén elfogadtatván, az igazgató-választmány május 25-iki ülésén helybenhagyatott.

verseny felkeltésére van hivatva, mely a főváros ipartelepeit az esztergom-budai vonal mentén eső köszénbányák használható tüzelőszerével látván el és hazánk egy előrehaladott vidékét szelvéen, egy régi mulasztás pótlását eszközölné. Déli irányban nem ismerhetjük félre a zimonyi csatlakozás fontosságát, mely által a konstantinápolyi forgalomnak egyik láncszemét hazánkon átvezetné. Még ennél is nagyobb fontosságot tulajdonitunk azonban egy Duna-jobbparti vonalnak, mely nemesak a déli vasuttól független új irányt teremtene Fiume felé a hazai érdekek megóvására, de ugyanakkor a boszniai és saloniki forgalmat is hazánk felé vezetné. Végül ki kell emelnünk egy, az ország keleti határszéleiről Foksánig, s onnan az odessai kikötő felé vezető vasutvonal fontosságát, mint a mely a fekete tenger ezen nevezetes kikötőjével direkt összeköttetésbe hozná a magyar kivitel.

Ha azonban figyelembe vesszük vasuti politikánk fentebb említett azon célzatát, hogy ez által a jelenleg létező természetellenes helyzet megváltoztattassék, ugy a további fontos vonalak is figyelembe vételt érdemelnek, a melyekkel azonban a további kérdésekben lesz alkalmunk foglalkozni.

II.

A keleti csatlakozások közül a transito és a magyar forgalom érdeke nem egészen azonos követelményekkel lép fel. Az átmeneti forgalom érdeke ugyanis azt kívánja, hogy az egész országot átszelőleg minél több versenyző vonal létesíttessék, a melyeknek versenyküzdeme a tarifák leszállítására s ez által a szállítás oda vonzására jelentékeny hatással birna.

Ezzel szemben, mély meggyőződésünk szerint a magyar termelés mai viszonyai közt a mi érdekeink nyers terményeink nyugoti kivitelének előmozdítását s a velünk homogén termelési viszonyú keleti termények versenyviszonyainak legalább is statu quo maradását igénylik, a miből az következik, hogy kelet felé a verseny-vonalak számát s ezzel együtt a szállítási díjtételek olcsóságát előmozdítani a hazai termelés szempontjából nincs érdekünkben; míg nyugat felé szembeszökőleg főkövetelménye hálózatunknak épen ez. Már most kétségbevonhatlanul igaz, hogy a pest-zimonyi pálya a transito forgalomra nézve a legelőnyösebb, a

magyar termelés érdekéből azonban épen a fentemlitett nehézség kettős mérvben áll e vonalra nézve, mely saját maga fenntartása érdekéből kénytelen lesz mind az osztrák államvasutttal, mind a dunagőzhajó-társasággal hatalmas tarifa-küzdelmet venni fel, s e küzdelem nyomása alatt a keleti provenientiájú árúknak oly jelentékeny könnyebbségeket engedményezni, melyek a jelenlegi oly jogosan panaszolt egyenlőtlenségeket minden valószínűség szerint messze túl fogják haladni. Vérmes reményeket sem mi, sem a közvélemény ezen vasut helyi forgalmához kötni nem vagyunk képesek, s így pusztán a behozatali és átmeneti forgalom az, — mert hiszen kivitelről szó csak igen alárendelt mértékben lehet, — a mi ezen vasutnak létjogát biztosítaná. A behozatali forgalom azonban a fentebb említett verseny nyomása alatt vagy végtelenül csekély, vagy végtelenül olcsó lesz; első esetben a vasutnak, második esetben az ország közgazdaságának megmérhetetlen kárára, s mi bármily mélyen meg vagyunk arról győződve, hogy az átmeneti forgalomnak megvan a maga fontossága, s e fontosság hazánk részéről is bizonyos áldozatokat joggal megkövetel, mindazonáltal úgy gondoljuk, hogy ha ezen célnak kevesebb áldozattal meg lehet felelni, egy új, s főleg a keleti árúknak gyorsabb behozatalát és nagyobb versenyképességét biztosító vonalnak kiépítése az ország érdekeinek, s különösen a hazai termelésnek szempontjából bátran elmaradhat. Csupán azt adjuk még hozzá, hogy az átmeneti forgalomnak magának is nagysága, jövedelmezősége szintén lényeges megszorítást fog találni azon versenyben, mely a nagyobb tömegű árúkra nézve a tenger által, a gyorsszállítást igénylő kisebb terjedelmű árúkra nézve pedig esetleg egy sófia-viddini vonal kiépítése által természetszerűleg fog támadni, mely utolsó irányban ugyis megtette már a versenyző osztrák államvasuttársaság az első lépéseket.

Nem hallgathatván el azon észrevételünket sem, hogy még azon esetben is, ha a pest-zimonyi pálya az állam által fogna építtetni, mi által annak tarifáit az állam fogja megszabni: a versenyző vonalaknál azonban bizonyosan bekövetkező kartell fog megköttetni, előbb-utóbb a verseny éltető hatása megszűnik, és ezen pálya építési költsége az ország közgazdaságának hasznára alig fog lenni.

III.

Ha egyszer elismerjük azt, hogy a nyugati fogyasztó piacok minél könnyebb és minél olcsóbb módon való elérése nyersterményeink érdekeinek szempontjából reánk nézve életkérdés, úgy hazai forgalmi politikánk főfeladata nem lehet más, mint az ez irányban vezető vonalak tarifáira döntő befolyást szerezni. Szerintünk az államosítás nem cél, hanem eszköz, s ha a nemzeti nyelv elidegeníthetlen feltételein kívül a létező vasutvonalaktól az ország érdekeinek teljesen megfelelő tarifapolitikát nyerhetnénk és ez nekünk biztosítva is volna, úgy az államosítás feladata a mi szempontunkból teljesen be volna fejezve. Miután azonban a helyzet nem az, kénytelenek vagyunk a cél elérése szempontjából az államosítás eszközéhez is hozzányulni. Nem akarunk szemet hunyni a tény előtt, hogy a legutolsó években mind a közvéleményben, mind a döntésre hivatott tényezőknél e tekintetben nemcsak nagy véleményfordulat állott be, hanem a cél megközelítésére is igen jelentékeny lépések történtek. Ezek közt első sorban kell megemlítenünk mint legfőbb fontosságú tényezőt, a tiszavidéki vasutnak államosítását, és azon igyekezetet, hogy az a fővárosig behozassék. E vasut helyzeténél fogva az összes hátpályák és így a magyar forgalomnak közel háromnegyedrésze felett uralkodott s az összes forgalmi politikával szemben ellentétes álláspontra helyezkedni gyakran hosszú időn át képes volt.

A német közigazdasági politika jelen helyzetében különös súlyt kell fektetnünk a déli vasut helyzetére is; mint szintén különös súlyt kell fektetnünk azon óhajásra, miszerint az összes garantirozott és a garantiát tényleg igénybe vevő vasutak teljesen egységes és csupán országos érdekek által vezérelt tarifapolitikával lépjenek fel a hazai érdekek védelmére. Csakis ily egységes tarifa-politikával lesz lehetséges nyers terményeinket Európa északi és nyugati piacaira olcsóbban szállítani és ott azokkal versenyképes állapotban megjeleníteni.

E pontnál nem hagyhatjuk említés nélkül azon ténynek kiemelését, hogy a németországi közigazdasági politika legújabb változása által sokkal inkább a vasuti tarifák, semmint a vámtételek azok, melyek kivitelnünket Németország felé oly nagy mértékben megsúlyosbították. 1875 óta alig vittünk ki

valamit ez irányban. A vám-tételek ugyanis a behozatalra szoruló Németország határain minden provenientíájú gabonát egyenlőképen sujtanak, s így versenytársainkat is. Mig ezzel szemben a vizen szállító Amerika és a folyókon és tengeren szállító Oroszország — s ez utóbbi irányban hálózata fejlesztésére Oroszország minden erővel tanulságos módon igyekszik — nyers-terményei a vasuti tarifák gyökeres átalakítása által okozott hátrányoktól teljesen érintetlenül maradtak; addig a mi versenyképességünket — nem tekintve a termelési költségek magasabb voltára — a vasuti dijszabások minden felemelése lényegesen alterálta, s így terményeinket, melyek a vám behozatala által amugy is drágábbá váltak, a tarifátételek magassága által versenytársainkkal szemben oly kedvezőtlen helyzetbe hozták, mint a minőt közgazdaságunk szomorú állása kétségbevonhatlanul igazol.

IV.

Majdnem ugyanezen időben bekövetkezett minálunk is a díjtételeknek emelése. A cartel alapján ugyan a legolcsóbb tényleges tarifák fogadtattak el; ugyanekkor azonban az ezelőtt nagy mértékben adott refactiák megszűntek s ez által a díjtételek tényleg mégis jelentékenyen felemelkedtek, vagy a mely esetben a volt refactiák a szállító cég hasznára maradtak, a haszon eltűnván, az üzletközvetítés minden érdeke megszűnt ezekre nézve. E felemelés mérvét különböző relatiókban különböző mérvben lehet evaluálni; sőt miután ez főleg vissztéritések alakjában adatott, minden egyes szállítóra nézve különböző volt ennek mérve.

Mi azt hisszük, hogy a magyar államvasut északi vonalának hivatása főleg a magyar nyers-termények kivitelének kedvezményezése volt s ennél fogva a cartel által missiójának egy jelentékeny részét feladta. Más oldalról azonban nem lehet tagadnunk azt sem, hogy a hetvenes évek elején oly nagy mérvben folytatott verseny csakugyan tarthatatlan állapot volt, s pénzügyi szempontból előbb-utóbb bizonyos visszalépésnek is kellett beállani, mely sajnosan az ország közgazdasági érdekeire nézve, a közgazdasági crisissel, — de az ország pénzügyi szempontjainál fogva kényszerítőleg a pénzügyi krisissel egyidejűleg állott be. Ezen sajnos helyzetünkben a

gyógyító eszközt a bizottság nem látja ma sem ott, hol annak feltalálását kereste korábban, t. i. az egyes vasutak versenyküzdelmeiben; és érett megfontolás után orvoslását csakis általános országos forgalmi politikában, csakis oly eszközök alkalmazásában találhatjuk, melyek e vasutigazgatóságok belátásától függetlenül, a termelés érdekeinek megvédésére összpontosított és erős akciózt kifejtteni képesek, miután szerintünk a magyarországi vasuthálózat mostani helyzetében nem fejthet ki kellő, közhasznú tevékenységet, a mire nagyobbmérvű összpontosítás, mindenekelőtt pedig az összes tényezőknek közreműködése feltétlenül szükséges.

Megjegyezzük egyuttal, hogy a szállítási adó közbejöttét — bár az caeteris paribus csakugyan megdrágította a forgalmat, — a magunk részéről nem tartjuk súlyos tényezőnek a közgazdasági helyzet előidézésénél, már csak azért sem, mert annak behozatalával csaknem egyidejűleg az ezüst árkeletpótlék, mely lényegesen nagyobb terhet képezett, megszűnt a valuta-viszonyok változása folytán, s így az adó által okozott emelkedés az agio megszűnte által okozott csökkenéssel teljesen compensálva lett.

Habár a szállítási adónak eltörlését a bizottság kívánatosnak csak akkor tartaná, ha oly helyzetbe jő az ország, hogy e jövedelemről lemondhat: mindamellett feltéve, hogy a kormány döntő befolyását tényleg gyakorolja a tarifákra, bizonyos években és relációkban a kivitel előmozdítása végett, a szállítási adó már előbb is esetről esetre felfüggeszthető lenne.

V.

Erős meggyőződésünk az, hogy termelési feleslegünk kivitele érdekében a legcélszerűbb volna mind a déli vasutársulattal, mind az osztrák államvasuttal a magyar forgalom érdekeinek teljes megóvása mellett egy méltányos kiegyezést létesíteni. Ha hajdan a municipiumok voltak az ország érdekeinek védbástyai, ma bizvást mondhatjuk ezt a vasuti állapotokra nézve. Oly hatalmas védbástyákat, mint a minő e két említett vasuti társulat, tőlünk idegen, az utolsó években velünk ellenséges érdek belátására bizni, az ország legvitalisabb érdekeinek kockázata nélkül alig lehet. Mi is óhajtjuk, hogy az

osztrák államvasut teljesen azonosítsa magát a hazai közgazdasági érdekekkel. Helyzetünk sok tekintetben súlyos, egyes irányokban csaknem kétségbeejtő. Főfontosságú vonalaink közül a nyugoti és déli irány hatalmas társulatok kezein vannak, amely vonalaknak sem végpontjai, sem súlypontja nincs a magyar birodalom területén. A déli vasut természetesen Bécsét és Triesztet tartja kiindulási pontjainak, az osztrák államvasut nagy hálózatában mi csak egy közbeneső lánczolat vagyunk épügy, mint a duna-gőzhajózási társaságnál.

Azon visszás állapoton, miszerint e vállalatok egyuttal az állami nyelv méltósága iránt sem viseltetnek a kellő figyelemmel, véleményünk szerint erélyes és határozott kormány-intézkedésekkel lehet, sőt kell is segíteni. E tekintetben az összes nemzeti közvélemény és az elfogulatlan birálat kétségkívül csak támogatni fogja a minél erélyesebbnek várt rendszabályokat.

Nehezebben egyeztethető össze az üzleti érdekek ellentéte. Az osztrák államvasut és a duna-gőzhajózási társaság egymással a haza határain kívülről a haza határain kívülre versenyeznek e haza területén keresztül. A temesvár-orsovai vasut engedélyezésénél megkísérlett biztosítás részben már a priori keresztülvihetetlennek, részben a posteriori az illető vasutra nézve felette súlyosnak mutatkozott a Duna versenyével szemben, és így e társulat hatalmas vonalain s a Dunán rajtunk át oly verseny kezdődött terményeinkkel szemben, a melynek végpontja egy részről a csernoviczi tarifa, másrészről a tengeri szállítás, s végül a termelés költségkülönbözete; a budapesti malmok huzamosb ideig orosz gabonát öröltek s a duna-gőzhajózási társaság 11. számú speciál-tarifája oly kedvezményeket biztosított az orosz gabona dél-németországi exportjának, mely a legkomolyabb aggodalmakra szolgáltatott okot. Ehez járul Budapest érdekeinek elhanyagolása, a főváros csak közbeneső állomásnak tekintetvén, a melyre mindkét fél nyomása hat, s a mely egyik kiindulási pontnak előnyét sem élvezzi; a reexpeditionalis tarifák csak részben képesek leplezni e bajnak főnlétét, s a gabonaraktáraknak létesítése egymagában nem elegendő a főváros veszteségeinek kárpótlására. E két vállalatra nézve a gyökeres megoldás csakis az volna, hogyha a Budapesten alul levő vonal külön társasággá szakasztatnék a Budapesten felül levő

vonalrésztől, a mely esetben az érdekegység megszűnnék, Budapest főponttá emelkednék s az átviteli tarifáknak az egész országra nehezedő súlya elimináltatnék.

A bizottság nem áztatja magát azzal a reménnyel, hogy ezen óhajtás gyorsan valósítható lenne, sem azzal, hogy e vasutvonalak közül épen a legfontosabbikat, az osztrák államvasutat — mégha a beváltási jog 1886 végén egészen kétségtelen volna is — hatalmi körébe vonhassa az állam, s épen azért a dolgok jelen állásában oly megoldási módozatot keres, mely a közös vállalatokkal szemben modus vivendi-t biztosítana s egyuttal azokat az ország érdekeihez fegyvertársakul megnyerni képes volna. Minden más ország példája igazolja, hogy a nagy közlekedési vállalatok és az államhatalom közti legszorosabb egyetértés mindkét tényezőnek egyiránt hasznára volt. Ez alapelv nálunk félreismertetett. Kétségkívül a közös vállalatok hibája és tévedése volt e sajnos körülménynek oka. E vállalatok, melyek annakelőtte oly készséges eszközül felhasználták a külföldi tőkét az egységes birodalom germanizációs céljaira, megfélelkeztek hozzásimulni a Deák Ferencz bölcsesége által új alapra helyezett monarchia megváltozott közjogi viszonyaihoz, a renegátok természetével maradtak osztrákabbak az osztrákoknál. — S innen a tévedéseknek azon hosszú sora, mely e vállalatok ellen a magyar kormány részéről folytonosan kicsinyes, inkább ingerlő, semmint sujtó támadásokban, a közös vállalatok részéről pedig határozott nemzetellenes irányzatban érvényesült.

A bizottság azt hiszi, hogy e tekintetben gyökeres változást kell létrehozni. Mind a magyar érdekek, mind a közös társulatok érdekei feltétlenül követelik ezt. Nekünk előnyünkre van, ha oly rendezett viszonyú, s páratlan üzleti pontosságú társulatok állanak a nemzeti aspirációk szolgálatára, nekik előnyünkre van, hogy ha az általuk átszelt vidék, gazdagságuknak ezen tényleges forrása rokonszenven fordul feléjük, a közvélemény és kormány támogatják őket, s mindenek felett a kicsinyes ellenségeskedés helyébe mindkét oldalról a közös érdekek iránt való versenyző buzgalom, az ellentétes érdekeknek pedig lehető háttérbe szorítása lép.

Az alaki és nyelvi mindenestre elhárítandó nehézségeken kívül Budapest kedvezményezése és az átviteli irányzat ked-

véért adott kedvezményeknek a kivitel czéljaira való engedélyezése, ez azon két pont, a melyre nézve e közös vállalatoktól propter bonum pacis áldozatokat kérünk és várunk.

De viszont mi is adhatunk áldozatokat. A budapest-zimonyi vasut s illetőleg a keleti csatlakozás mély meggyőződésünk szerint ily compensationális objectumul méltón tekinthetők. Tudjuk, hogy a nemzeti közvéleménnyel éles ellentétben áll az, a mit mondunk, de kötelességünk oly őszintén tárni fel a helyzetet, mint a milyennek előttünk az világosan látszik. Helyzetünk ma az, hogy kelet felé forgalmunk eléggé van biztosítva a román, a berlini szerződésben biztosított szerb és az alig kikerülhető boszniai csatlakozás által. Iparterményünk bizonyára nem lesz annyi, hogy azt ezen vonalokon kiszállítani képesek ne lennénk.

A nemzeti közgazdasági helyzet ma első és fő sorban a kivitelt nyugat felé igényli. A keleti vonalak — ne ringassuk magunkat csalódásban — a keleti nyerstermények behozatala által inkább sújtani, semmint emelni fogják közgazdaságunk helyzetét. Az átviteli forgalom a zimonyi csatlakozásnál kétségkívül jelentékeny lesz; de miután a forgalom zöme a tengeri utat választandja, semmiesetre sem lesz az oly nagy, hogy két egymással versényző hálózat kiépítését igényelné. Nem szabad felednünk azt sem, hogy ha a Duna és az osztrák államvasut jelenleg létező vonalaihoz még egy harmadik vonal kiépítése járul, ez a keleti nyerstermények javára versenyharczot teremtene, a mely érdekeinknek minden tekintetben rendkívül hátrányára szolgálna. E mellett az osztrák államvasuttal folytatott verseny szempontjából is ugy a viddin-sophiai esetleges összeköttetést, mint az osztrák államvasut budapest-bodenbachi vonalát tekintve, legalább is nagyon kétségbeesett vállalkozásnak látszik előttünk egy új versenyvonal megteremtése.

Mindezen okok arra vezérelnek bennünket, hogy ha az osztrák államvasuttal a nemzeti nyelv princzipiális és minden körülmények közt érvényesítendő megkövetelésén kívül Budapest kedvezményezésére és a kivitel emelésére nézve szolid alapokon nyugvó s teljes egyetértést hozhatunk létre, e kiegyezés realis értéke kétségkívül sokkal felette áll a budapest-zimonyi vasut minden számbavehető kedvező esélyeinek.

Azon esetre azonban, ha e kölcsönös érdekek ilyen méltánylásán alapuló kiegyezés létre nem jönne, kétségkívül azon téren kell keresni a megoldást, melyet az osztrák államvasut maga választ. A tiszavidéki vasut államosítása és annak behozatala Budapestig, más oldalról az esetleg kiépítendő budapest-zimonyi, a mindenesetre kiépítendő buda-győri, továbbá a buda-fiumei irány, mely mindenesetre állami befolyás alá veendő, s végül a budapest-oderbergi vonal oly hatalmas faktorokat adnak a magyar nemzeti politika kezébe, a melyekkel — eltekintve a törvényerővel bíró tüzletrend azon intézkedésétől, hogy az államhatalom köztekintetektől szabályozhatja a tarifákat, — sikerre kilátással bíró tarifa-versenyt lehet kezdeni. S így bár a békét óhajtjuk, fentebb vázolt kivánalmainkból annak kedvéért tovább engedni képesek nem volnánk.

Hogy a dunagőzhajózási társaságot illetőleg hasonló a helyzet, s különösen most a magyar gőzhajózási társaság elejtése után, abban semmi kétség nem lehet. Érdekeink tehát a nyugoti kivitel emelése, illetőleg nyersterményeink kivitelének könnyebbitésére, s nem a keleti nyerstermények behozatalának mesterséges emelésére utalnak. Azon előbbi iránynál főfontosságú előttünk az a jelszó: magyar területen át, magyar tengerre. Leplezetlenül kimondjuk azon meggyőződésünket, hogy a baseli szerződés rektifikálása alkalmával a déli vasut magyarországi vonalainak megváltását, vagy legalább e megváltási kulcsnak biztosítását részünkre elmulasztani nem kellett volna. Fiume jövője talán nem lebeg előttünk oly rózsás színekben, mint a nemzeti közvélemény előtt huzamos időn át lebegett; de egy dolog tény és az utolsó évek története kétségbevonhatlanul igazolta, hogy Fiumének jelentősége a magyar birodalomra nézve épen abban áll, hogy minden viszonyok közt szabályozó szellentüjéül szolgál kiviteli érdekeinknek épugy, mint az Arlberg-pálya az osztrák-magyar monarchia részére.

Ennek pedig annál nagyobb fontosságot kell tulajdonítanunk, mert nézetünk szerint a vámszerződési tárgyalásoknál az önálló vámterület eszméjét még fenyegetés gyanánt sem lehet észszerűen felemlíteni mindaddig, míg saját területünkön nem vagyunk képesek tengerre jutni, míg egy — főleg

osztrák érdekeknek szolgáló — társaság uralja kiviteli viszonyainkat.

A német vám- és vasuti politikában beállt változás ezen felfogásunkat alaposan igazolta. Maga a déli vasut, mely e fordulat beállta előtt a tengerentúlra vitt árúk nagy részére nézve az észak-német kikötők versenyének dobta oda Magyarországot, most a fordulat beállta után kettőzött erővel igyekszik a monarchia két kikötője versenyképességének emelésén, tarifáiban valóban méltányos és a körülményekhez képest teljesen kielégítő engedményeket tett, s az engedményeknek jótékony hatását üzleti forgalmának növekedésében már élvezzi is. Ezen így indikált irány kétségkívül jövővel bír. Via Szent-Péter ma sincs eltérés a Triest és Fiume közt fennálló tarifákra nézve, a déli vasut természetes érdeke azonban nem engedi, hogy via Károlyváros ugyanazon előnyök a távolsági különbözetben teljes kifejezésre jussanak. Ez irányban a zágráb-károlyvárosi, sőt a zágráb-sziszeki résznek megvétele is némi részben előnyös lehetne forgalmunkra nézve. Azonban a gyökeres biztosítást csak két mód adhatja meg. Vagy az, hogy ha a déli vasutat, annak magyar vonalait a magyar állam veszi át, vagy az, hogy ha Dombóvár, illetőleg Kaposvár felé Budapestről egy duna-jobbparti vonal építtetik ki, a mely Fiumét habár némi kerüléssel, de teljesen magyar területen érné el. Azt hisszük, hogy ezen megoldások egyikére vagy másikára feltétlenül törekednünk kell, s hogy e törekvés a déli vasut zilált pénzügyi helyzete s az adómentesség megszűnése folytán komoly kilátással bír a sikerre.

A monarchia kikötőinek fontosságára nézve elég lesz megjegyeznünk azt, hogy a szent-gotthardi alagut megnyitása esetén nyugoti Svájcba, délkeleti Franciaországba, a tengeren át Angliába, sőt a Rajnán fel Közép-Németországba is ez a mi rendes, a német politika esélyeitől szabad, minden körülmények közt nyitva álló versenyvonalunk.

Hasonlóképen nagy fontosságot tulajdonítanánk a Kulpa szabályozásának egybeköttetésben a vukovár-samaczi csatornával, a mely vizi hálózat a magyar alföld gazdag terményeit volna képes a tenger felé vinni.

De egyáltalában hogy ha a magyar kivitel érdekeit minden eventualitás ellenében biztosítani akarjuk, úgy a déli vasuttal

ezen irányok bármelyikére nézve számolni kell s mindenesetre ez irányt érdekeinknek akár egyik, akár másik uton teljesen megnyernünk feltétlenül szükséges.

VI.

A nyugati kivitelre nézve említettük már, hogy az osztrák államvasut megnyerése képezi a főpontot. Mi azt hisszük, hogy a nyugati kivitel reánk nézve oly fontos, hogy ennek fejében az osztrák államvasut részére keleten engedményeket tehetünk. De megjegyezzük és ismételve hangsúlyozzuk, hogy e kiegyezésnek mindenesetre oly módon kell megtörténnie, mely az állam méltóságát ne sértse, s mindenek felett azon tarthatatlan helyzet, mely ma az osztrák államvasutat tette a hálózat majdnem feltétlen urává, lényegesen megváltoztattassék.

És épen ezért mi a magyar forgalmi politika kiindulási pontjául a tiszai vasutnak államivá tételét kívánjuk. E vasut lépcsőzetes tarifái által — eltekintve szerződészerű kötelezettségétől — Czeglédre tereli összes hátpályáinak és saját magának is értékes forgalmát. 1877-ben szállitmányaiból több mint 94^o/_o-kot adott át Czeglédnek és csak 5^o/_o-ot Szolnoknak, 1878-ban teljes 95^o/_o-kot Czeglédnek és 5^o/_o-kot Szolnoknak. S e forgalom nagyságát nemcsak a pálya jövedelmező helyzete, hanem azon tény is igazolja, hogy a gácsországi, északkeleti, alföld-fiumei, magyar keleti, első erdélyi és arad-temesvári pályák az ő hátpályáiként szolgálnak. Egy bástya ez Magyarország szívében, mely az összes magyar forgalmat mestersegesen az osztrák államvasut karjai közé vezeti. Mig e bástya áll, az osztrák államvasuttal alkudozni csak a jugum caudinum feladata. E vasut államosítása és feldarabolása, egyuttal a fővárosig való behozatala tehát az első feladat, a mi után az osztrák államvasuttal méltányos kiegyezés, esetleg a keleti csatlakozásnak compensatióul odaadása mellett képzelhető. Ha e kiegyezés létesült, a nyugati export-irányok emelése a további feladat. Egyik legfőbb ezek közül a buda-győri vasut kiépítése kapcsolatban a győr-sopron-ebenfurti egész Leobersdorfig kiépítendő vasuttal együttesen. Ezen vasutnak szükségéről, a hazai kivitel szempontjából mellőzhetetlen fontosságáról ma már nincs mit szólni.

Mint a nemzeti közvélemény postulatumát — még pedig szerintünk is teljesen igazolt postulatumát — egyszerűen regisztrálni akarja a bizottság. A Duna felső részének szabályozása némi kételyekre ad okot Budapest kereskedelmi fontosságát illetőleg. Mi e kételyekben nem osztozunk. A magyar kivitel oly sokat nyerne a felfelé való verseny által, hogy a gönyői dunarész szabályozása nézetünk szerint még akkor is postulatum maradhatna az ország nyerstermelő közönségének, hogy ha Budapest kereskedelmi érdekei ez által sértve lennének is.

Azonban a láncznak az állam által való letétele, a csongrád-budapesti csatorna kiépítése, a reexpeditionális tarifák átalánosítása, a Budapestre nézve fennálló díjkülönbözetek mellözése, a közraktárak létesítése esetén oly nagy előnyöket biztosítanak Budapest kereskedelmi forgalmának, mely különben is Európában, tudvalevőleg, a nyers terményekre nézve legfőbb piac, a malmok óriási fogyasztó képessége mellett, hogy ezen versenytől a fővárosnak félni egyáltalában alig lehet.

Mi tehát a gönyői Dunarész szabályozását, s esetleg a lánczhajózásnak behozatalát — azonban csakis azon feltétel alatt, hogy az államkormány vegye azt a Dunán kezébe — közgazdasági érdekeink természetes consequentiájának tartjuk.

Ily mellék momentum lenne végül nézetünk szerint az arlbergi vasutnak kiépítése. Nem osztozunk ugyan azon vérmes számításokban, melyeket az osztrákok Magyarország javára ezen vasút megnyitától escomptirozni hajlandók. A mi fogyasztási piacaink elérése a mai viszonyok közt biztosítottnak mondható, míg Bajorország a német tarifarendszer experimentatióitól távol áll, s míg mi, akár a bajor vonalon, akár Szent-Gotthard megnyitásával Olaszországon át elérhetjük Budapestről ép oly rövidséggel svájci piacainkat. Ezen vasutnak reánk nézve főjelentősége csak abban áll, hogy a német vámnehézségektől és a német velleitásoktól megkiméltőleg biztos utat tart fenn számunkra. Hogy ezen biztos utnak értéke van, az igaz, ezt nem tagadjuk; de ezen értéknek túlbecsülésétől óvakodunk, és pedig annál inkább, mert hisz azon esetben, ha a fiumei irány az állam kezébe jő — pénzügyi szempontból is hátrányos leend ezen vonal versenye érdekeinkre.

Ily előfeltételek mellett meg lehet kezdeni egy a nemzet érdekeinek megfelelőbb, okszerű forgalmi politikát. Ily viszonyok mellett lehet okoskodni arról, hogy még fenmaradó privat vasutaink, amennyiben a kamatgarantiát tulságosan veszik igénybe, egy az osztrák sequestrationalis törvényhez hasonló módozat által, egészségesebb csoportosítás kedvéért állami kezelés alá vétessenek, vagy legalább az államosítás lehetsége által reájok üdvös nyomás gyakoroltassék.

Ily viszonyok mellett lehet értekezni arról, hogy a nemzet érdekeinek megfelelő tarifapolitika esetleg áldozatokkal is elérhessék. De lehet biztosítani más oldalról azt is, hogy a differentialis és refaktionalis rendszer nem az illető vasutak egyéni érdekei, hanem a közérdek szempontjából fog esetről-esetre szabályoztatni. Ily módon biztosan várhatjuk azt, hogy a létező fővonalak a még hiányzó kiegészítésekkel nemsokára el fognak láttatni; s hogy az ország érdekében annyira szükséges vicinális hálózat, mint szintén a köuthálózat is, a létező vasutak által nyújtandó, legmesszebb menő kedvezmények útján is ki fognak egészítetteti és összhangzatos, czélirányos és egyöntetű tarifaschema mellett a forgalmi politika igényeinek megfelelő tarifapolitika fog folytatattatni.

Ez azonban áldozatokkal jár. Érintettük fentebb, hogy ez áldozatok egyoldalú viselését a részvénytársaságoktól várni nem lehet. A tiszai vasut számításai szerint azon tarifáknak elfogadása, melyeket a gabona-forgalomra nézve az alsó-sziléziai vasuttársaság elfogad, 204,000 frt évi veszteséggel járna. Minden egyes esetben kérdés támad — és e kérdés az árak nivellirozása miatt kettős fontosságú, — ha valjon a pénzügyi áldozat a nemzetgazdasági haszonnal teljesen fedezhető-e. Ezt csak esetről-esetre lehet megítélni, s mert mi azt gondoljuk, hogy a kormány eljárása e tekintetben a legjobb akarat mellett is igen gyakran téves lehet s e mellett a magyar vasuthálózat túlnyomó nagy részének tarifái csoportosittatván így egy kézben, minden egyes tétel igen súlyos áldozatokat hozhat vagy a kincstárra vagy a termelő közönségre, az egyéni felelősség teljesépségsben hagyatása mellett igen czélszerűen volna támogatóul adható egy tarifa-tanács, mely a legszakértőbb s a helyzettel legismerősebb közegekből állva, minden egyes concret

esetnél a veszteséget az államkincstár részére, s a nyereséget a termelő közönség részére kellő mértékben mérlegelhetné.

VII.

Véleményünk szerint a törvényhozásnak feltétlenül jogában van az oly vasutakat államosítani, melyek a részükre biztosított kamatgarantiát annyira igénybe vették, hogy előreláthatólag azt többé visszafizetni nem lesznek képesek. Hasonló viszonyok közt vannak az osztrák vasutak is, melyekre nézve az 1877-iki deczemberi törvény 4. cikkelye következőleg rendelkezik: »ha egyes vaspályák, melyeknek tiszta jövedelme az állam által biztosított, legalább öt éven át az államtól a biztosított tiszta jövedelem felénél többet vesznek igénybe, vagy ha azon összegek, melyekkel az ily vasutak az államgarantia czímén adósak, legalább is 50%-kát teszik azon részvénytőke névértékének, mely a biztosított tisztajövedelemre való utalással kibocsáttatott, akkor az államkormány jogosítva van az ily vállalat tulajdonát képező vasut üzletét egészen vagy részben átvenni, vagy más vasuti vállalat által átvétetni. Az államkormánynak ezen joga megszűnik, ha a vasuti vállalat az állami biztosíték czímén felszaporodott tartozásának legalább felét visszafizette.«

Semmi sem áll útjában annak, hogy nálunk hasonló törvényhozási intézkedés létesíttessék. Sőt a mennyiben egyes pályák államosítása a célszerűbb csoportosítás szempontjából szükségesnek látszanék, s ezen államosítás nem várt nehézségekbe ütköznék, a bizottság meggyőződése szerint az ily törvény hozatalára feltétlenül szükség van. Azonban miután a törvény értelmében a kamatbiztosítás a garantiával engedélyezett összes vasutainknál — az alföld-fiumeit kivéve — azon feltételhez köttetett, hogy a kamatgarantia tényleg igénybe vételének egész tartamára az államkormánynak a tarifák meghatározására döntő befolyása van: ezen sequestrationális eszköznek igénybe vétele csakis az államosítás nehézségeinek meggátlása szempontjából volna tanácslatos. Mi ugyanis abban a véleményben vagyunk, hogy teljesen egyöntetű s az ország közgazdasági érdekeinek teljesen megfelelő egységes tarifa-politika létesítésére nagyobb mérvű államosítás s mindenekfelett célirányosabb csoportosítás

szükséges, melyek vasuthálózatunk jelen előrehaladott állapotában is képesek az ország fővárosába futó sugarakká változtatni át a társulati hálózatoknak egyes töredékeit. E végből a társulati vonalak feldarabolása, s ismét e célból az államosítás bizonyos mértékben szerintünk is feltétlenül szükséges. Nem oly feltétlen ugyan e követelmény a többi vasutakra, mint a tiszavidéki vasutra nézve, de majdnem minden vasutunkra nézve ezen szempontot nem lehet figyelmen kívül hagyni. Más oldalról azonban készségesen ismerjük el, hogy azon esetre, ha az e vasutaknál a tarifákra nézve fennálló döntő befolyás egy, az egész hálózatra nézve egyöntetű és egységes tarifa-politika létesítésére használtatik fel, s e tekintetben a garantiát tényleg igénybe vevő pályák egységes hálózat gyanánt kezeltetnek, ez esetben az államosítás kérdése tisztán matematikai kérdéssé változik át, azzá nevezetesen, hogy melyik igazgatás kerül többbe vagy kevesebbe; — oly kérdés, a melynek közgazdasági jelentősége nagy részben megszűnt.

VIII.

A vasuti szállítási díjak közgazdasági érdekeinknek megfelelőleg állapítandók meg. Ez a tarifapolitika feladata. E közgazdasági érdekek első sorban a kivitel kedvezményezését és ez által nyersterményeink versenyképességének fentartását, más oldalról pedig a helyi tarifáknak a belforgalom érdekeinek szempontjából való átalakítását igénylik.

A kiviteli forgalomra nézve a forgalmi viszonyok jelen helyzetében a köteléki tarifákat, mint kiviteli forgalmunk fő-tényezőit vagyunk kénytelenek tekinteni, s mindjárt e pontnál köteleességünknek tartjuk megéríteni azon nagy ellentétet, mely köztünk és azon felfogás pártolói közt létezik, a kik egy merev egységtételeken alapuló tarifa-rendszer barátai. Mi ily rendszert nem annyira elvi álláspontok, mint inkább a gyakorlati viszonyok nyomása alatt Magyarország érdekeivel éles ellentétben állónak tartunk. Feltéve azon esetet, hogy egy ily merev egység-rendszer létesítéséhez reá birhatnók a hazai privat vasuttársulatokat, különösen pedig azon fővonalakat, melyek az államkamatbiztosítást tényleg igénybe nem veszik és így az államhatalomtól nagy mérvben független álláspontot foglalnak

el, s melyek engedélyokmányaikban csak a maximális díjtételek határáig vannak szorítva, tényleg pedig a tarifákat csupán a verseny által szabályoztatják; — mellőzve mondjuk ezen nehézségeket — és feltéve azt is, hogy az osztrák vasutak, melyek a tarifák tekintetében minden állami beavatkozást oly nagy mértékben perhorreskáltak, egy ily gyökeres rendszabálynak magukat alávetni készek volnának, és feltéve még azon további kedvező esetet, hogy a németországi tarifaschema, mely még ott sem jutott teljes megállapodásra, az egész osztrák-magyar és német forgalomra nézve teljesen elfogadtatnék, a magyar kivitel érdekeit még ily kedvező feltételek mellett — melyeknek valószínűsítésére alig lehet remény, — sem látnók biztosítva a rendszer elfogadása által. A mi érdekeink ugyanis főleg a kivitel biztosítására irányulnak; termelési viszonyaink közt kivitelünk nivellirozza áruinkat.

Kivitelünk elősegítése tehát a magyar forgalmi politikának legelső alapvonása, a mely mellett a belforgalom viszonylag annál jelentéktelenebb helyet foglal el, mert a beltermelés és belfogyasztás közt létező üdvös egyensúly a jámbor óhajtások közé tartozik nálunk, és különösen nagy térfogatú főterményeinknek kivitele csak a kis terjedelmű iparczikkék behozatala által paralizáltathatik. De még ez sem történik az általunk jogosan követelhető mértékben, mert még Ausztriát sem biztosítottuk magunknak a kiegyezési tárgyalások alatt akár állataink, akár egyéb főkiviteli cikkekre nézve, habár legalább ezen kedvezményt, ha már mi vagyunk Ausztria iparczikkeinek főfogyasztói, a méltányosságnál fogva valóban kiérdemeltük is. A következő kérdésekre adott válaszokban fogjuk részletezni azon megoldást, mely az adott viszonyok között szerintünk lehetséges is, szükséges is.

IX.

Forgalmi irányunk ezen egyoldalúsága adja ismét a főnehézséget a forgalmi politikának egészségesebb alapokra fektetésénél. Valóban az első szempont, tarifáink olcsóbbá tétele, daczára annyiszor hangsúlyozott igazságának, ép ez ok miatt nehezen lesz érvényesíthető. Mig vasuti kocsiainkban bő termés idején 1868-ban is a kivitelnél nagy szükségét szenvedtünk,

addig az összes vagonpark csaknem teljes kihasználás nélkül kénytelen a visszafelé jövő utat megtenni és így majdnem kétszörös önköltséggel elérni ugyanazon pénzügyi eredményeket. Innen van, hogy vasutaink átlagos forgalmában a holt súly oly kedvezőtlen arányú a fizető súlyhoz, s innen van, hogy vasutaink önfenntartási kötelezettsége nem engedi a tarifák leszállítását mégcsak kísérletképpen sem, habár csak egyes fontosabb tárgyakra nézve is létesíteni. Ez alapon nehezen lehet segíteni az ugynevezett kocsitár-tarifa behozatala által is, a mennyiben ez által a vasuti szolgáltatnak inkább megfelelőleg, az értékesebb tárgyak is ugyanazon egységtétellel, a jelenleginél olcsóbban szállíthatnának ugyan, de éppen ezért az innen most folyó jövedelem hiánylata a terjedelmesebb nyeresztermények szállítási árához adatván, éppen kiviteli forgalmunk megdrágítása idéztetnék általa elő. Mivel pedig a tarifák általános leszállítása alig remélhető: a tarifareform, vagyis a tarifáknak esetleges és forgalmi közgazdasági viszonyainkhoz simuló átdolgozása minden irányban a legsürgősebb közgazdasági kérdések közé tartozónak nőtte ki magát.

A bizottság nem titkolta el maga előtt azon tény, hogy az e tekintetben felmerült eszmék közül csakis azokat van módjában ajánlani, a melyek a forgalmi viszonyok jelen helyzetében egyáltalában gyakorlatiaknak nyilvánulnak. Tárgyalásai során a tarifa-szabályozásnak összes tételei felmerültek előtte; de a létező keretnek gyökeres megváltoztatását ez idő szerint nem tartja keresztülvihetőnek, s a helyett csak a létező schémák közt az országos közgazdasági érdekek érvényesülését biztosító módozatot ajánlhat.

Azon rendszer mellett, mely hazánkban is elfogadtatott, a vasuthálózat egy, még pedig jelentékeny része magánvasut-társaságok kezében van. E társaságoknál természetesen a társulati részvényesek érdeke a főszempont, mely mellett a közérdek csakis úgy és annyiban érvényesül, a mennyiben és a mikor azzal ellentétben nincs. Ez ellentét pedig sokkal gyakrabban következik be, mint az első pillanatra látszik. Legtöbb esetben ugyan a vasuttársulatok merevségének oka azon tényben keresendő, hogy ők maguk nem helyesen fogják fel valódi érdekeiket; gyakran azonban s főleg oly kevésbé prosperáló társaságoknál, mint a minők a mi vasutaink, a kísérletekkel járó koc-

kázat csaknem a priori ki van zárva. A vasuttársulatok szempontjából jogosult felfogások viszont gyakran félreértetnek a közérdek álláspontján álló közönség részéről és így a vasutak és a közönség közt levő conflictus mindig erősebb és erősebb mérvben nyilvánul. Pedig a közérdek minden méltatása mellett is kénytelenek vagyunk elismerni, hogyha egyszer a törvényhozás a vasutak részére maximalis árszabály biztosítása mellett megadta a rendelkezési jogot, úgy nem mindig jogosan kívánható tőlük sem az osztályozásnak, sem a díjtételeknek egyöntetűsége, a mennyiben mindezen dolgokban részben saját vidékők gazdasági igényeihez, részben a versenyviszonyokhoz kell simulniok.

Mindkét alapfeltétel végül lényegesen alterálják az önköltségek s ezek közt a kamatozást igénylő befektetési tőkének különböző nagysága. Hogy lehetne kívánni egy mértöldenként millióba kerülő, drága üzletű hegyi pályától teljes monopolium mellett oly vitelbéreket, mint a minők mellett egy tizedrész annyiba kerülő sík-pálya teljesen kifizeti maga magát.

Ugyanezen szempontok irányadók azon álláspontra nézve is, a melyet a differentialis tarifákkal szemben elfoglalunk. Kétségbevonhatlanul jogos azon sok panasz, és nem kevésbé jogos azon sok dicséret, a mely a differentialis tarifákról legkitűnőbb szakemberek által elmondott. Igaz, hogy a differentialis tarifák által távol vidékek vonatnak be a forgalomba s ez által a termelés és fogyasztás köre tágul s a Carey-féle elmélet nagyobb távolságokban is érvényesül; igaz, hogy a differentialis tarifák mintegy előfutárjai a civilizációnak, s hogy lényegesen elősegítik a nemzetközi forgalom fejlődését s részben annak irányát megszabják; másrésztől azonban azt sem akarjuk kétségbe vonni, hogy hatásuk mindig a körülményektől függ. Gyakran épen miattuk kénytelenek a vasutak különösen sujtani localis forgalmukat; minden esetben a távolabbi termelvények aránylag olcsóbb szállítása a közös piacra érzékenyen és közvetlenül sujtja az ugyanazon piacra dolgozó többi versenytársakat.

A nemzetközi forgalomban gyakran a vasuti verseny útján az állam forgalmi politikája vitiáltatik és mindenesetre általa a közgazdasági életre oly nyomás gyakoroltatik, mint a közgazdasági tényezők közül egyetlenegy által sem.

De épen azért, mert így gondolkozunk, a differentialis

tarifáknak vasuti rendszerünkben való kizárását sem óhajtandónak, sem kivihetőnek nem tartjuk.

Kivihetőnek nem tartjuk azért, mert a vasutaknak versenyképességét mindenestre lényegesen alterálják az ezen czim alatt származó bevételek, s az egyöntetű merev egységárak alkalmazása nem lévén képes a gyakorlati élethez hozzásimulni, az egész lucrum cessans, gyakran és különösen viziutak versenye esetében *damnum emergens* is, a vasutakat jogtalanul sújtaná. Ezen felül kivihetőnek nem tartjuk azért sem, mert a vasuti tarifák szabályozása egyoldalulag a törvényhozás részéről csak oly erőszakos rendszabályok által történhetnék, mint a minők Németországban elfogadtattak, de a miknek nálunk való alkalmazását épen egy pár hatalmasabb vasuttársaságunkkal szemben, a legdelikátabb természetű bonyodalmak felidézése nélkül alig lehetne képzelni. Hozzájárul, hogy az Ausztriával fennálló vám- és kereskedelmi szerződés és még inkább a tényleg fennálló közös közlekedési vállalatok elbirálása oly új közösségi *campagnet* nyitna meg Ausztriával szemben, a melynek érdekeinkre nézve a jelenlegi állapotnál kedvezőbb eredményét nem vagyunk képesek előre látni.

Egyuttal meg kell jegyeznünk, hogy annak kimondása, miszerint a köteléki dijszabásokban alkalmazott egységárak a helyi tarifákban is alkalmaztassanak — bár az által lényegesen egyszerűsítették a kezelést, — tényleg a differentialis tarifák eltiltását jelentené, miután ennek lényege épen a nagyobb távolságra olcsóbb egységárakból folyik. Ennélfogva mi ezt gyakorlatilag keresztülvihetőnek külföldi forgalmunkban szintén nem tarthatjuk, sem *casuisticus* termelési viszonyainknál fogva kívánatosnak nem tekinthetjük.

Eltekintve azonban a gyakorlati kivihetőség kérdésétől, nem is tartjuk óhajtandónak a differentialis tarifák eltörlését. Ugyanis Németország tarifa-politikája azon közgazdasági vezérelven sarkallik, mely a nemzeti termelést a nemzeti fogyasztás részére biztosítani, s viszont ezt annak megtartani minden áron igyekezik. A német birodalom teheti ezt legalább is azon jogosultsággal, mert forgalmának zöme ugyis belföldi, a termelés nagy része belföldön fogyasztatik el, s e fogyasztásnak nagy része belföldön termeltetik. Merev tarifátételek mellett ezen kölcsönösség

még nagyobb mértékben biztosittatik. De nálunk, hol a hazai termelés főleg a kivitelre dolgozik és a hol termelésünk áraí minden körülmények között a külföldi piacok által nivelliroztatnak, nálunk a merev egység kedveért eltítani oly forgalmi tényezőt, mely a kivitelt lényegesen elősegítheti, a mi nézetünk szerint egyáltalában nem látszik kívánatosnak. Hát ha még ehez hozzávesszük azon tény, hogy míg mi mesterségesen eltíltanók kivitelünk kedvezményezését, addig versenytársaink ezen kedvezményt a lehető legnagyobb mértékben igénybe vennék, mint ezt tényleg különösen a román és délorosz gabona példája fényesen igazolja!

X. és XI.

Az osztrák-magyar és német hálózaton érvénybe lépendő egységes tarifa-rendszer kiviteli érdekeinknek nehezen felelne meg, s így a differentialis rendszer hazánk kiviteli érdekeire nézve előnyös lévén, véleményünk szerint annak eltörlésére nem kell törekednünk.

Elismerjük ugyan, hogy a német tarifareform elméletileg haladást jelent, de a közgazdasági helyzet eltérő viszonyai eltérő rendszert ajánlanak, s így ahhoz hozzájárulni képtelenek vagyunk.

Hasonló a felfogásunk a német reform által megtiltott refactiák tekintetében is. Ezen refaktiák története a magyar tarifák történetében különös fejezetet foglal el. Engedélyokmányaink csak hasonló szállítási körülmények közt biztosítanak hasonló szállítási díjtételeket. A refactiáknak eltíltása tehát jogilag véve nem egészen biztos alapon nyugszik; mindenesetre azonban vannak oly körülmények, a midőn a tarifáknak gyökeres változása az üzleti élet követelményeihez nem simulhat feltétlenül, s különösen azóta, mióta a hazai vasuttársaságok közt, legalább azoknak nagy részére kötelezőleg cartellirozott viszony jött létre. Ezen cartelt megkezdte az oderbergi utirány megnyílt, s az ebből következő verseny egymásután rohamosan leszálló tarifa-tételeket s legtöbbször refactiák alakjában hozott létre, úgy, hogy midőn a túlvitt verseny folytán kimerült vasutak igazgatóságai a legolcsóbb nyilvános díjtétel alapján cartelbe egyesültek, a kereskedő világ részéről teljes alapossággal hangsúlyoztatott ezen hivatalosan legolcsóbb tételeknek az előbbi refactionalis díjtételekhez képest való nagymérvű emelkedése. E viszony

fejti meg, hogy ma a refectiáknak sokkal csekélyebb tere van, mint a verseny idejében volt. Mindazonáltal a külföldi piacok helyzete, s a velünk versenyző gabnának szállítási különbözetei oly előnyöket biztosítanak a refectionalis rendszer részére, a melyeket ignorálni egyáltalában nem lehet. Kétségtelen tény az, hogy a refectiák üzletteremtő hatása voltaképen nem a szállító vállalatnak, hanem a forgalmi politika körébe vág; és épen ezért egységes forgalmi politikát igénylő viszonyaink közt ezen fegyverről a magyar kivitel emelhetése érdekében egyszerűen lemondani már csak azért sem volna tanácsos, mivel versenytársaink nagy mértékben élnek vele. Tudjuk és ismerjük az amerikai vasutak versenyháborúját p. o. Chicago és Newyork között, mely versenyháború a víziutak versenye által is influál-tatik. Hasonlóképen tudjuk, hogy a víziut versenye az észak-német kikötőkön át a közép-német piacokra is kiterjed, mind az orosz, mind az amerikai termények érdekében. Tudjuk és ismerjük, hogy a vasuti szállításra indicált déloroszországi termények érdekében az illetékes vasuttársulatok oly versenyharczot fejtenek ki, a mely mellett valóban indokoltnak látszik a kormánynak azon eljárása, hogy a külföldi kötelekekben engedélyezett refectiáknak közzétételét is elengedi oly esetekben, midőn a verseny-viszonyok alterálása épen ezen közzététel által veszélyeztetve van. Ily viszonyok nyomása alatt a bizottság a refectiák általános eltiltását forgalmi politikai indokokból nem helyeselheti, más részről nyilvános tarifa jellegével óhajtaná azokat felruházni s véleménye szerint azoknak közzététele, a fentebb érintett esettől eltekintve, mindig követelendő, sőt e kényszer a lehetőség szerint a hajózási vállalatokra is kiterjesztendő volna. E szempont alapján a vasutak részére ajánlatik, hogy a mennyire a körülmények engedik, a refectionalis engedményeket akár idény-, akár rabbat-, akár irány-kivételes tarifákkal pótolják. E célból kívánatosnak látszanék különösen a cartelirozott vasutaknál, a cartelben egyesült vasutak részére egy közös üzletvezetőség megállapítása, a mely által minden concrèt esetben az összes érdekelt vasutak külön megkérdezése és külön figyelembe vétele elmellőzhető volna.

Nagyban és egészben tehát a bizottság Magyarország érdekeivel a jelen rendszert megegyezőnek tartja és a hiányokat

nem annyira a rendszer, mint inkább az ennek alapjául szolgáló vasuti kezelési rendszer természetében találja, a mely természet az egyéni célokra törekvő részvénytársaságokat itt-ott — s fájdalom, igen gyakran — ellentétbe hozza érdekkövetelményeinkkel, a mi annyival súlyosabb, mert épen azon vasutaink, a melyek az országos forgalmi politika vezetésére hivatvák, nem állanak az államkormány döntő befolyása alatt.

Azt már említettük, hogy a német köteléki tarifák újra alkotása, s azoknak a magyar kivitel érdekében sikerrel biztató alakulása, a magyar vasuthálózat részéről oly áldozatok hozatalával járnak, a melyeket részvénytársaságoktól követelni alig lehet jogosított eljárás.

A több oldalról hangoztatott egyoldalú állításokkal szemben a bizottság nem tévesztheti el szem elől azon tényt, hogy a német belforgalmi tarifáknak alapjául szolgáló egységtételek, gyakran nagyobb távolságra is, de kisebb távolságra feltétlenül alacsonyabbak az osztrák-magyar vasutak egységtételeinél; — úgy hogy legalább első pillanatra a köteléki tarifák újolagos felemelése ellen a német vasutak részéről érvényesített azon ellenvetés, hogy a további áldozatok most már a mi monarchiánk vasutai részéről hozandók, teljesen indokoltnak látszik. E tüneménynek oka azonban vasuthálózatunk egyoldalú forgalmában, s ezen egyoldalú forgalommal együtt járó kétszeres üzleti kiadásban keresendő. E körülmény megakadályozza vasutainkat a tarifák egységtételeinek leszállításában s gyakran igényelteti velük oly irányzatok érvényesítését, melyek a nemzet legvitalisabb érdekeivel éles ellentétben állanak. Nézetünk szerint mindaddig, míg általában vagy legalább is összes versenyfeleinknél egységes tarifa-schema elfogadtatni nem fog, mind a differentialis mind a refractionalis rendszer fentartandó, azonban országos érdekek szempontjából kezelendő, ennek érvényesítését az államkormány, a rendelkezése alatt álló eszközökkel a jövőben inkább foghatja, mint az eddig történt. Ezen szempontok érvényesítését saját részvényeseik rovására magán vállalatoktól várni nem lehet.

XII.

Azon kérdés eldöntése, hogy a német kötelék-díjszabások megújítása mellett hazánk terményei versenyképesek fognak-e

maradni az amerikai és orosz terményekkel szemben, — igen kis mértékben érinti a közlekedési politikát. Azt látjuk és tudjuk, hogy ez időszerint a német köteléki tarifák megszüntetése teljesen elégséges volt Anglia felé összes forgalmunkat az észak-német kikötők helyett az adriai kikötők felé terelni át, s nézetünk szerint a hamburgi kivitelre újabb időben adott olcsóbb díjtételek sem lesznek elégségesek e tekintetben gyökeres változást hozni létre. A mi a kivitelt illeti: annak megszüntetése, vagy legalább is nagymérvű megszorítása volt épen a német közgazdasági politika feladata. Ezen feladat tényleg meg is valósult. 1876 óta alig van valami kivitelünk Németországba és ezen csekély mennyiség is helyesebben határszéli forgalomnak volna nevezhető.

A német — különösen északnémet — forgalom eleste után sokkal nagyobb forgalom fejlődött ki a délnémet piacokkal, és különösen Svájcczal. E tekintetben újabban díjleengedések is léptek életbe. A helyzetet lényegesen elősegíti ezen irányban azon körülmény, hogy az Erzsébet nyugoti vasut és a svájci vasutak közt az összeköttetést a bajor államvasutak simbach-lindau-i 344 kilométer hosszú vonala képezi, a mely vasutak köztudomás szerint nemcsak nem vetették magokat alá a birodalmi tarifapolitikának, de sőt az alkotmányilag kikötött jog értelmében minden általános szabályozó törvény hatálya alól is kivétetnek. E vasut ennél fogva szabadon folytathatja eddigi politikáját, és azt tényleg folytatja is, a kiviteli forgalom kedvezményezésére nem egyszer jelentékeny engedményeket tévén. Más kérdés az, vajjon sokáig lesz-e képes önálló helyzetét megtartani a német közgazdasági iránylattal szemben. Ha ez eset bekövetkezik, úgy természetesen a jelen helyzet gyökeres átalakulásnak néz elé, még pedig oly irányban, hogy a már most is hatalmas amerikai és orosz verseny piacunkon még hatalmasabb lesz. E helyzeten az arlbergi pálya segíthetne részben, ha a helyzet magaslatára emelkednék, de — bár e vasutnak fontosságát ez eshetőséggel, s különösen a vámügyi velleitásokkal szemben nem tagadjuk — nézetünk szerint még erősebb verseny lesz támasztható részben a Duna, részben pedig tenger útján, ha a szent-gotthárdi vasut megnyilta által Svájc nyugoti és Franciaország dél-keleti része közelebb jő hozzánk. A ten-

geri szállítás természete, egyesítve az olasz vasutakon már jelenleg is érvényben levő igen olcsó átviteli (merci in transito) tarifákkal, kétségkívül a leghathatósabb eszköz lesz ezen fontos piacznak megtartására is, mely annál nagyobb jelentőséggel bír reánk nézve, mennél valószínűbb a többi piacok elzárása.

XIII.

A déli vasuttal szemben elfoglalt álláspontunk részletezésénél jeleztük e vasut nagy fontosságát kivitelünk biztosítása céljából. 1878 óta köteléki dijszabások léteznek a triesti és fiumei utirányra nézve, a mely dijszabások túlságos magasaknak nem mondhatók, a mit azon tény is bizonyít, hogy a tengeren túli szállításban, még Anglia keleti kikötőit sem véve ki, a versenyképességet teljesen kimutatta, a mennyiben az egész forgalom ide fordult az észak-német kikötőktől.

Azonban még ezzel nincs teljesen biztosítva a magyar kivitel érdeke.

A tengeri szállítás nagy hordereje és nagy versenyképessége épen abban leli magyarázatát, hogy tengeri uton a távolságok csak igen csekély kifejezésre találnak a díjtételekben, s Trieszttől Marseilleig például majdnem teljesen ugyanazon díjtétel szedetik, mint Liverpool vagy Glasgowig. E díjtétel alacsonyásával pedig sem a vasuti, sem a belhajózási árszabály sem vetekedhetik. Állandók például a panaszok, hogy a dunagőzhajó-társaság tarifái Budapeستől Galaczig magasabbak, mint a tengeri szállítás költségei Londontól Galaczig az óriás távolság daczára stb. Ép ezen okoknál fogva világpiacon csakis azon ország szerepelhet teljes biztonsággal, mely tengerre támaszkodhatik. Hogy ez mily nagy igazság: azt a német politika jelen helyzetében felesleges indokolnunk. Atyáink bölcsessége régen belátta azt, és ezen igazságnak — nem pedig Fiume abszolút értékének — tulajdonítandó az a szivós ragaszkodás, melylyel Magyarország minden időben változatlanul viseltetett Fiume iránt. Nem annyira a kivitel mennyisége, mint inkább a kivitelnek minden eventualitás közt való biztosítása képezi e jelentőséget. És, ha őszinték akarunk lenni, e biztosítás ma sincs meg. Egy — természetes érdekeinél fogva osztrák érdekeknek szolgáló — vasut uralja egyetlen kikötőnk.

Hogy ily körülmények közt mit jelentett volna forgalmunkra nézve az oly sokak által hangsúlyozott önálló vámterület, minden irányban Ausztria által uraltatván forgalmunk, nem akarjuk részletezni. De az tény, hogy ez nem maradhat tovább így: Fiumét emelni és mindenekfelett biztosítani kell.

A mai viszonyok közt ez nem kellő mértékben történik a vasuti politika által. A kormány és törvényhozás elismerésre méltó bölcsességgel rendezett ugyan rendes meneteket Fiuméből nyugatra, s ez által — karöltve a német közgazdasági politikának a versenyirány kárára történt új változásával — lényegesen emelte Fiume forgalmát; de mindaddig, míg Fiume részére Trieszttel csak egyenlő díjtételek biztosítottak a vasuti szállításnál, Fiume a trieszti töke, üzleti összeköttetések, megszokás, rendes üzlet stb. ellenében versenyezni képes nem leend. A déli vasut a saját szempontjából nehezen tehet többet. Reá nézve ugyanis a szentpéter-i összeköttetés döntő; az ez irányban létező tarifáiban magasabb díjtétel Fiuméba, mint Triesztbe tudtunkkal nem számítottatott soha, sőt a legtöbb esetben $\frac{1}{2}$ — 3 krral azon csekély távolsági különbséget is jeleztetett, mely Fiume előnyére fennáll.

A baj forrása azonban az, hogy a déli vasut a maga érdekeinek természetes szemmeltartása folytán a károlyvárosi rövidebb irányt nem támogathatja, s így Fiume el van zárva a helyzet természetes előnyeitől.

A fentebbiekben előadtuk, mily lépéseket tartunk szükségesnek e visszas helyzet orvoslására, most csak azt jegyezzük meg, hogy a tengeri szállítás nivellirozó hatásánál fogva, mi Magyarország legvitálisabb érdekei közé számítjuk tengeri kikötőnknek minden eventualitás ellen való biztosítását, s csakis ily teljes biztosítás mellett véljük megállapíthatni azon maximumot, a meddig sujthatja nyers terményeinket, s ez uton hazánk közgazdaságát, szomszédaink közgazdasági politikája.

XIV.

Nem tekintve a kiviteli kereskedelem követelményeire, vasutaink helyi tarifái kétségkívül döntő befolyást gyakorolnak a belkereskedelem alakulására és mezőgazdasági terményeink értékesítésére. Az osztályozás szempontjából a teljes egyöntetűség

a déli vasuttársaság kivételével elfogadtatott ugyan, de az egységtételek megállapítására nézve a vasuttársaságok közt az eltérés még jelenben is fennáll. Ebhez járul a szállítási adó és az agio-különbözet által okozott nehézség. A déli vasut pl. jogositva van 15 százalékos aranyagio szedésére, míg legfőbb hazai vasutunk csak ezüstben van jogositva ily díjtételek szedésére; a többi vasutaknál szedett ezüstárkeletpótlék pedig ma igen csekély, legtöbb esetben semmisen. Az egységtételek különbözősége és azonfelül a tarifa-rendszer alapjául szolgáló vezérelvek különbözősége az egyes vasutaknál, párosulva a belforgalomban is adott refectiákkal, oly tömkelegét képezik a vasuti árszabályoknak, hogy azok ma már a szállító közönség egy részére nézve hozzáférhetlenek és a termelő közönségre nézve majdnem teljesen érthetlenné válnak.

Mi azt hisszük, hogy e viszonyokon lényeges változás fog eszközöltetni az által, ha az államosítás nagyobb mérvben fog keresztülvitetni. Tényleg ugyanis ma az államvasutak különböző hálózatain egy és ugyanazon árszabályok vannak érvényben, és igen valószínű, hogy abban az esetben is, ha az államvasutak hálózata megnagyobbíttatik, vagy ha az államosítás a garantiát tényleg igénybe vevő vasutakra nézve egy hozandó sequestrationalis törvény alapján általában is kiterjesztetik, ezen rendszer legalább a belforgalomra nézve változást szenvedni nem fog. Azt hisszük, hogy akár az államosítás közbenjöttével, s így ezen tarifák egyszerűsítése szempontjából eszköznek való felhasználásával; akár, ha lehetséges, a nélkül, nagy szolgálat tétetnék a belforgalom közgazdasági érdekeinek, ha a magyar államvasutak tarifarendszere akár jelen alakjában, akár változtatásokkal kiterjesztetnék a magyar állam közvetlen befolyása alatt álló összes vasuti hálózatokra. Ez biztosítaná a belföldi forgalomnak egyöntetűségét, biztosítaná azon visszás állapot teljes megszüntetését, mely az egyes vidékek lakói közt az utóvégre is közpénzből fentartott vasuttársulatok által fentartatik; könnyebb átnézetet adna a tarifák tekintetében s a legtöbb esetben jelentékenyen olcsóbbá is tenné a szállítási díjakat. Mert szerintünk önerejükben fennálló részvénytársulatoknál megengedhető dolog az építési és üzleti viszonyok különféleségéből az egységtételeknek különbözőségét deriválni, oly magánvállalatoknál tudniillik, melyek tisztán és kizárólag a részvényesek vagyonát képezik, e külön-

bözőségnek jogosultsága van, de a különbözőség nem állhatna fen oly vasutaknál, melyeknél a hiányt — mely évről évre rendszeren előfordul — az államkincstár pótolja és a melyeknek egyedüli vagyona épen ennél fogva csak az állami garancia. Ez utóbbi helyen tehát az egyenlőség jogosan követelhető és czél-szerűen keresztülvihető.

XV.

A fentebbiekben már elmondtuk nézeteinket a díjvissz-
térítések tárgyában. Ép úgy mint a differentialis tarifákat,
melyekhez hasonló jogi alappal is birnak, különösen a külföldi
forgalomra, a kivitelenek emelésére és nyers terményeink feles-
legének minden körülmények közt egy debouche biztosítása
céljából tartjuk feltétlenül szükségeseknek. Nézetünk szerint
egészen más szempontok irányadók a belföldi forgalom megíté-
lésénél, s ha mi a külföldi forgalomnál is a lehetőség határán
belül — hol tudniillik az idő és a körülmények megengedik —
esetről esetre helyesebben tartjuk a refactiákat az általános
nyilvános tarifákkal helyettesíteni, kétszeres mértékben áll e
felfogásunk a belföldi tarifa alakulására. Azt azonban minden
körülmények közt óhajtjuk, a mi a fentebbiekből önként folyik,
hogy nevezetesen a refactiák minden körülmények közt közzé-
tétessenek s minden körülmények közt a kormány által
engedélyeztessenek, hogy így egyrészt az ország köz-
gazdasági érdekeire esetleg kártékony hatást gyakorolható
üzleteket meggátolják, a külföldi terményeknek a hazai ter-
mények kárára való pártfogoltatását lehetetlenné tegyék és
egyes szállítási üzletek és ezégeknek a termelő és fogyasztó
rovására való kedvezményezését megszüntessék.

Méltányosnak látszik azonban előttünk a vasutak részéről
nem egy alkalommal hangoztatott azon kifogás, hogy nemesak
ők, hanem a velük versenyző vízi utak, különösen pedig az ezt
uraló dunagőzhajózási társaság hasonló rendszabálynak vettessék
alá. Ezt annál inkább jogosultnak tartjuk, mert a dunagőzhajó-
zási társaság is közös forgalmi társaság lévén, tarifáinak és a
refactiáknak önkényes alakításai által esetleg a hazai termelés-
nek az aldunai terményekkel szemben versenyképességét lénye-
gesen alterálni képes. A láncz lerakása vagy engedélyezése az

államnak e tekintetben felette kedvező alkalmat szolgáltat arra, hogy a hazai érdekek védelmére a hajózás tekintetében is nyerje meg a szükséges fegyvereket. A dunagőzhajózási társaság — mióta a magyar vállalat jótékony versenye megszűnt — feltétlenül uralja a Duna forgalmát, s hogy igen gyakran nem oly irányban, mely Széchenyi gr. intentióinak megfelelne: arra hires special árszabályai szolgáltatnak bizonyosságot. Mintán az engedélyokmányok e tekintetben minden kétségen felül álló jogi alapot nem nyújtanak sem az 1846-ki, sem az 1857-ki, sem az 1873-ki szerződésben: az államkinestárnak ezen alkalmat kell megragadnia a közérdek szempontjából a tarifák egyenlőségének, a refectiák közzétételének s végül az állami döntő befolyásnak biztosítására, még pedig oly módon, hogy a társulat nem magyar vonalain adott kedvezmények által a magyar forgalmi politika illusoriussá ne tétethessék. E célra legbiztosabb eszköz, ha az állam rakván le a lánczot, az egészséges versenyt lehetővé teszi.

XVI.

Már említettük, hogy az osztályozás egyenlősége, a déli vasutat kivéve, befejezett tény hazai vasutainknál. Az egységtételek azonban csak az esetben volnának egyenlősíthetők, hogyha azoknak háta mellett ugyanazon egy pénzerő állana, a mely az egység-árakat szabályozza. A tarifák fluctuáló volta ugyanis azoknak a piaczi viszonyokhoz való simulását lehetővé teszi, míg ellenben akár túlmagasan, akár túlalacsonyan szabhatnak meg a szállítási díjtételek, ezeknek merevsége minden körülmények közt érzékenyen hathat a pálya jövedelmező voltára; sőt a mennyiben mindegyik pályüzletnek jelentékeny részben individualis természete van, ezen individualis üzlet megbénítása az egyenlőség rovására az illető pályára esetleg súlyos terheket róvhat. Az egységtételek kötelező voltát ennél fogva meggyőződésünk szerint minden vasutra kimondani nem tartjuk tanácsosnak. Egészen más szempont azonban az, hogyha az államvasut-hálózat nagyobb kiterjedést vesz, vagy hogyha a garantiát tényleg igénybe vevő vasutakra nézve e tekintetben is érvényesítették az engedélyokmányok azon fenntartása, hogy a kamatbiztosíték tetteleg igénybevételenek egész idejére fentartja

az állam a tarifaügyekben a döntő befolyást, mely esetben nagyon természetesen a garantirozott hálózat az államvasuti hálózattal egyöntetűleg volna kezelendő.

A kivitel kérdését azonban mi oly fontos hazai érdeknek tartjuk, hogy esetleg áldozatoktól sem riadunk egyáltalában vissza ennek elősegítése és biztosítása céljából. Összes hazai vasut-hálózatunknak rendeltetése, létoka és missiója ugyis épen a kivitel biztosítása volt. Nem tartanók consequens dolognak megijedni fél, vagy mondjuk, egy milliónyi többlettől a hazai kivitel érdekeinek teljes biztosítása céljából akkor, midőn az e célra létesített vasut-hálózat évenként 20—22 millió forintját emésztí fel az államkincstárnak; midőn tehát arról van szó: az eddigi áldozatok teljes megtartásával semmi, vagy annak lényegtelen felemelésével teljes eredményt biztosítani.

Az állami befolyás alatt levő vasut-hálózat egyöntetű kezelése esetében ezen célra esetleg a tarifa-mérséklések folytán bizonyos áldozatok fognak igényeltetni. Ez áldozatok nagyságának mérlegelése minden egyes concret esetben különös appreciatio feladata. Nagyságát mérlegelni aproximative is lehetetlen. Függ ez a termelési és fogyasztási piacoktól, függ a versenyvonalaktól, függ a versenyző termények versenyképességétől és függ végül oly speciális viszonyoktól, melyek általánosságban sem részletezhetők.

Átalánosságban és nagyjából fel kell ugyan tennünk, hogy miután az árleszállítások célja közvetlenül is a hazai termények versenyképessége és így szállításának lehetővé tétele, az árleszállításból származó veszteségek egy része a szállított mennyiség növekedése által kárpótoltatnék. Miután azonban első sorban főleg a hazai terményeket vesszük kiindulási pontul, s így az átmeneti forgalmat, melyre nézve szerintünk egészen más szempontok volnának irányadók, ezen forgalom növekedésénél tekintetbe nem vehetjük: kétségkívül az államkincstárnak bizonyos veszteségek risicóját magára kell vállalnia, s épen ezen veszteségeknek mérlegelése s e veszteségekkel szemben a közgazdaságra háruló jótéteménynek kellő appreciatioja képezik azon pontokat, a melyekből minden ilyen, forgalmi politikánkra actualis jelentőségű díjmérséklésnél kell ítéletet mondanunk. Tehát épen azért, mert a kérdés az ország közgazda-

sági érdekeire nézve végtelen fontossággal bír, épen azért, mert az árak nivellirozásáról szóló törvény értelmében a tarifák hatása nemcsak a tényleg kivitt, hanem a bentmaradó terményekre nézve is kihat: e fontos jognak gyakorlását csak az államkormány kezében véljük helyesen letéve, támogattatva a már említett tarifa-tanács által, melynek feladata épen a közgazdasági és finanziaális érdekek közt levő ellentétek kellő megfontolása és ezeknek tekintetbe vételével való döntés lehet.

XVII.

A helyi tarifákra nézve a jelenleg fennálló viszonyok közt kétségkívül ép oly nagy előny volna a közforgalom szempontjából az egységtételek egyöntetűsége, mint a minő az osztályozás ugyanazonossága. Minthogy azonban az egységtételek ugyanazonosságának önkénytes elfogadását a kamatbiztosítást tényleg igénybe nem vevő vasutak részéről remélni alig lehet, arra legalább az államnak közvetlen és közvetett vezetése alatt álló vasutaknál kell törekedni.

Az egyes forgalmi czikkekre nézve igen nehéz a bizottságnak véleményt mondani. Kétségtelen dolog, hogy a szállításnak olcsóbbá tétele első sorban a termelés javára válik, miután a közvetítő kereskedő utóvégre is a szállítási árt a vételárba számítja be úgy, hogy az minden elmélettel megegyezőleg, a termelési költségek közé számíttathatik.

De ismételve hangsúlyozzuk, hogy a kiviteli érdekek fenntartása oly annyira fontosnak látszik előttünk, hogy ezzel szemben a belforgalomban bizonyos hátrányokat jogosan és az ország közgazdasági érdekei szempontjából helyesen viselhet el közgazdasági fejlődésünk. A gabona és őrlemények tarifáira nézve különösen prononcirozott módon áll ez állítás. Általános cinosurát e tekintetben nehéz kiindulási pontul venni; mi azonban arról vagyunk meggyőződve, hogy a belforgalomban a vasutak jövedelmezősége méltán vehető kiindulási pontul, míg a kiviteli forgalomban tisztán és kizárólag a hazai termények feleslegének kiviteli képessége, illetőleg a versenyképességnek, ha szükséges, áldozatok árán is igényelt megóvása, kell, hogy irányadó legyen.

Nehéz ítéletet mondani a felett, hogy ha egyszer az érték-

tarifát vettük az osztályozás alapjául, melyik árúkra nézve engedjük meg a magasabb és melyekre követeljük ismét az alacsonyabb díjtételeket. A bor- és szesz-szállításra nézve azonban megjegyezzük, hogy ugyanazon tételek alkalmazása ezekre, mint a gabona és lisztre, már csak azért is nehézséggel jár, mert ezeknél a kocsik teljes hordképességét kihasználni nem lehet. A legmelegebben kétségkívül a kőutak kiépítésére szükségelt anyagoknak szállítása érdekli a bizottság figyelmét. A hivatalos díjtételek itt a legtöbb esetben nem tartatnak meg. A kormány hosszú idő óta maga is különös gondot fordít arra, hogy a szállítási tételek a kőutak anyagaira nézve lehetőleg mérsékeltesse. Több vasut saját kőbányáit bocsátotta az utépitési hatóságok rendelkezése alá. Legtöbb vasutunk az önköltséghez közel járó tételeket állapított meg; sőt vasutaink egy része a hozzávezető kőutak építéséhez tényleg hozzájárult. Azon szoros érdekközösségnél fogva, mely a vasutak és kőutak közt fennáll, különösen hazánkban, hol az év nagy részében némely vidéken a vasuti állomáshoz hozzájutni majdnem lehetetlen, a természetes viszonyok maguk indikálták vasuttársaságainknak ezen irányban a legcélrabb eljárást, s ha itt-ott talán az utépitéssel terhelt hatóságok indolentiája nem engedte ezen előnynek teljes kihasználását, ez nem lehet indok arra, hogy jövőre is ne ezen irány folytattassék, annyival inkább, hogy ha a közmunka-törvényben e tekintetben szigorúbb rendelkezések s mindenek felett pontosabb végrehajtás fognak biztosítani.

Ugyanezen szempont alá esik a bizottság nézete szerint a vicinális vasutak létesítése. Épen a gazdasági egyesület részéről nem szükséges ezen vasutak fontosságát másként indokolni, mint reá mutatni az 1865-ki vitákra s az e viták eredményeül keletkezett emlékiratra. A szállítás termelési költség levén: ennek minden apasztása egyértelmű a termelés kedvezményezésével. Mily nagy szükség van erre a mi, utakban szűkölködő hazánkban, azt elég itt csak megérinteni. A bizottság meg van róla győződve, hogy ily hálózat létesítésére nem csak a törvényhozás fog megadni minden lehető könnyebbséget, hanem saját, helyesen felfogott érdekekből magok a fővasutak is.

XVIII.

A kezelési és mellékilletékeknek mérséklése és szabályozása egyikét képezi a tarifaleszállítási kérdéseknek. Ugyanazon okok harcolnak mellette is, ellene is, mint a tarifa-leszállítás mellett általában. Csak azt jegyezzük meg, hogy minél egyöntetűbb és a mértföldszámhoz simulóbb lesz a forgalom — és a bizottság maga is óhajtja ezt a lehetőségig megközelíteni a belföldi forgalomnál, — annál kevésbé lehetséges a mellékilletékek leszállítása az illető pályák érdekeinek érzékeny sérelme nélkül; sőt meg kell jegyeznünk, hogy ezen állapot felé fokozatosan történik a haladás más országokban is, de nálunk is az által, hogy a vasuti hálózat csoportosítása által az egymás folytatását képező vasutaknak egymásba olvadása mozdíttatik elő, s így a közbeneső pályák számának fokozatos csökkenése éretik el. Általában véve azonban az átfutó szállitmányoknál annak kimondása, hogy a kezelési illetékek szedésére csak a feladó és leadó állomás van jogosítva, nézetünk szerint már most is teljesen lehetséges. Igaz ugyan, hogy ezen kezelési illetékek közt egyik contingenszt a biztosítási díj képezi, a mely a közbeeső pályára nézve is bizonyos kötelezettséget involvál magában, mindazonáltal mi azt hisszük, hogy e biztosítási díj, mely utóljára is minimalis jelentőségű, magában az árszabályban is kifejezésre jut annyival inkább, mert általános természetű és az átfutó távolság hosszával teljes arányban áll.

Nézetünk szerint tehát a mellék-illetékeknek ily módon való korlátozása jelentékeny hasznot tenne, a vasuti kezelés egyszerűsítése szempontjából esetleg olcsóbbá tételére is szolgálna a nélkül, hogy az által a vasutakon igazságtalanság követnének el. Hogy a vasutak csoportosítása által e cél felé természetesen történik közeledés: azt már fentebb érintettük.

XIX.

A tényleges viszonyok nyomása folytán vasutainkon hazánk mezőgazdasági jellege általában előbb-utóbb ugyis kifejezésre jut. Óhajtandó volna vasuti szempontból is az egyes nagyobb állomásokon mezőgazdasági raktárak létesítése. Ily kísérletek, a hol eddigelé tétettek, mindentűtt sikereseknek bizonyultak be, így például az északkeleti vasut kísérletei stb. Hogy ezen irány

különösen nagy hasznára volna a termelő közönségnek, mely e rendszer behozatalát huzamos idő óta saját jól felfogott érdekében szívós kitartással sürgeti, a felett ismét nem lehet kétség. Eltekintve azon intézkedéstől, hogy az engedélyokmányok határozata szerint jogositva van a kormány az inséges időkben a gabonaszállításra a rendes díjtételeket 50^o/_o-kal mérsékelni, ez idő szerint nincs más jogi erősség a kormány kezében az inséges idők méltatására nézve, kivéve az üzletrend azon kissé nagyon is tágas felhatalmazását, mely a közérdek szempontjából majdnem teljesen szabad kezet nyújt a kormányoknak ily viszonyok közt a tarifák szabályozására. Miután a mi vélekedésünk szerint a tarifák tekintetében a végelhatározás minden körülmények között a kormányoknak tartatnék fenn a már említett tanácsnak meghallgatásával, nagyon természetesen oly apróbb kedvezmények megadására, melyek által a vasutaknak semmi kára, a közgazdaság fejlődésére ellenben nagyobb haszon tétetik kilátásba, a kormány rendelkezése volna irányadó. Azt véljük, hogy minde tekintetben lényeges változásnak fogunk elébe menni, ha a vicinális hálózat az ország nagy részében ki fog épülni. A mai viszonyok szerint ugyanis a vasuti hivatalnokok a legfelsőbb rétegektől a legalsóbbig nagyobbára idegenek s az illető vidékkel egyenes összeköttetésben nem állanak. Ennek természetes következménye az, hogy az illető vidék a vasutvállalatokat reájuk nézve oly idegen vállalatnak tekint, a melyektől minél több hasznot minél kevesebb fáradsággal igyekeznek kicsikarni, s ennél fogva a vasutak és a közönség közt semminemű érdekközösség nem létezik, sőt bizonyos fokig merev érdeellentét áll fenn. Egészen más egy vicinális vasut helyzete, a melynek érdeke teljesen azonos a vidékkel; sőt az érdekek appreciációjában sem lehet semmi különbség, miután a legtöbb esetben a vállalat tervezői, építői s az üzletnek kezelői a legfelsőbbtől a legalsóbb fokig egyuttal a vidék érdekeltjei, s ennél fogva a vasut érdekei épny szívkön fekszenek, mint magának a vasut által szolgált vidéknek. Ebből az fog következni, hogy a vicinális vasutakon az illető vidék sajátos jellege a legtágabb mérvben fog kifejezésre jutni; sőt e vidéki vasut által egy, az országos érdekek iránt fogékony tisztviselői kar iskoláztatik ki, mely lassanként a legnagyobb vasúthálózatokra is reá

nyomja az ország közgazdasági, mivelődési és sajátos forgalmi jellegét. Erre azonban bizonyos mennyiségű idő és tapasztalás szükséges, s mi ép oly kárhóztatandónak tartottuk volna a vasuthálózat behozatalakor a külföldi gyakorlat által helyesnek bizonyult schemák chauvinistikus mellőzését, mint a milyen helytelennek hisszük a merev ragaszkodást a már meglevőhöz akkor, ha a forgalmi érdekek s a vidék jelleme eltéréseket igényelnek.

XX.

Ismételve hangsúlyozzuk, hogy mi egy közlekedéstügyi tanácsnak felállítását igenis szükségesnek tartjuk, még pedig annyival szükségesebbnek, mert felfogásunk szerint, melyet ismételve jeleztünk, a kormánynak sokkal nagyobb latitude-öt óhajtunk engedtetni, mint a minővel az eddigelé birt. Miután az államosítás nagyobb mérvben való keresztülvitele, vagy hogyha ez feleslegesnek találtatnék, az állami közvetlen és közvetett befolyás alatt levő vasúthálózatnak egységes tarifa kezelésével szemben, az összes forgalmi érdekek irányadó pontjai épen a kormány által fognak elbiráltatni, s ezen elbirálások eredményeire képest esetleg az államkinestárnak nagy mérvű hozzájárulása fog kivántatni, mi nagy fontosságot tulajdonítunk annak, hogy ez ügyekben a kormány egy független, az ország közgazdasági viszonyait teljesen ismerő tanácsra támaszkodhassék, a mely tanács más oldalról a kormány által természetesen követett fiskális irányzattal szemben, a közgazdasági érdekeknek s a hazai termények versenyképességének természetes szószólója volna. — Nem ismerjük azon organisatió tervezetét, a melyet a kormány az állami vasúthálózat megnagyobbodása esetén ezen vasutak administratiójára adni hajlandó, de mi azt hisszük, hogy a mennyiben a folyó administratió ügyeit sokkal helyesebb egyéni, semmint kollegiális felelősség mellett kezelni, az állami vasúthálózat igazgató-tanácsa igen czélszerűen volna ily tanácsesá átalakítható; a mennyiben az államvasutak tarifapolitikája ugyis befolyása alatt volna, az államosítható és azonfelül a magánvasutaknak tarifa-javaslataira nézve kellene csak hatáskörét kibővíteni úgy, hogy ezek tarifáira nézve is ezen tanács véleménye volna meghallgatandó; nagyon természetesen mindezen tekintetben az iniciativa joga ezen tanácsot megilletvén. Ily módon

minden további költség nélkül egy, az ország közgazdasági érdekeire nézve nagyon fontos tényezőt lehetne létesíteni, a mely az ország közgazdasági politikájának legfontosabb tényezőjét, a tarifa-politikát vezetné s a kormányköröknek a fiskális irányt mutatott természeténél fogva a közgazdasági érdekek védelme által jótékonyan ellensúlyozná. A mi magát e tanács szervezetét illeti: némi tekintetben utmutatóul szolgálhat a porosz kereskedelmi miniszter által — egyelőre kísérletkép — létesített vasuti tanács, mely összesen 16, egyenkint 4—4 taggal bír a földmivelés, ipar, kereskedelem és vasuti igazgatás köréből, mely a vasuti törvényjavaslatok, nem műszaki természetű szabályzatok, különösen pedig a díjszabásokra és a forgalmi érdekekre ügyel fel. Nálunk természetesen nagyobb befolyás volna adandó — hazánk közgazdasági viszonyai folytán — a földművelési érdekeknek, de a tanács szervezete és összeállítása tekintetében, mint szintén az általa teljesítendő feladatok szempontjából, a már érintett alapeltérések figyelembevételével ugy ezen, mint az angol Railway Board példája sok követni méltó anyagot tartalmaz.

XXI.

Csak pár szóban óhajtunk a vizikérdésekre kiterjeszkedni. A vizi műveleteknek nagy fontosságát most már nem szükséges bővebben hangsúlyozni. A folytonos tapasztalatok és különösen az amerikai verseny — fájdalom — nagyon ékesen demonstrálta az ezen téren történt mulasztásoknak fatális következményeit. 1868-ban a vasutak és csatornák építésére felvett kölcsön kizárólag vasutakra fordított és a már akkor tervben volt csongrád-pesti, s az akkor szintén tervezett tiszalökgyomai csatorna nem építettett ki. E tekintetben meg kell jegyeznünk, hogy ezen csatornák kiépítésénél a főszempont a költség kérdése, s hogy ép ezért nem nyilatkozhatunk felettök, míg nem rendelkezünk elég adatokkal. A vukovár-samaczi csatorna elkészülése és a Kulpának hajózhatóvá tétele Károlyvárosig kétségkívül kedvezővé tenné terményeinknek szállítási képességét Fiume felé, míg a csongrád-pesti csatorna ugyanazon eredménynyel biztatna a Duna felső vidéke irányában. E tekintetben kétségkívül a pénzkérdés lesz irányadó.

Óhajtanánk tartjuk ezen csatornáknak összekötését az öntözési rendeltetéssel, mint a melyek által egyszerre két cél éretnék el. Hogy hazánk speciális hydrografikus viszonyai e tekintetben különös eredményeket várni jogosítanak fel, azt bővebben indokolnunk felesleges. Mindenesetre nagy sajnálattal látjuk, hogy az öntözési kísérletek, — még olyan helyeken is, a hol a topografikus viszonyok teljes mértékben bátorítók ily kísérletekre, sehol sem karoltatnak fel eléggé az érdekelt birto- kosság által.

Pontosabb technikai felvételt igényelnének ezen, öntözési célokra is szolgálható csatornák részletes megállapításai; hogy azonban a Tisza-völgy különösen alkalmas ily kísérletekre, s hogy a Ferencz csatornán elért öntözési példák bátorítólag hat- nak ez irányban, erről egyáltalában felesleges szólni is.

A hazai közlekedés és a tarifa-ügy szempontjából azonban vizi utaink közül különösen azon vizi utaknak tulajdonitunk nagy fontosságot, a melyek a hazai termelés kivitele szem- pontjából főfontosságúak. Az egyik ezek közt a Duna, mely nyugot felé, s a másik a fumei irány, mely a tengerhez hozna olcsóbb áron.

A Duna nézve részletesebben nyilatkoztunk már fen- tebb. Mi a felső Duna gyors szabályozásának s itt a láncz letételének nagy fontosságot tulajdonitunk, miután e láncz által olcsó kivitelünk biztosítva lévén, a vasutak politikájától igen nagy mértékben függetlenithetjük magunkat. Ezen utnak támo- gatója a Ferencz- és Béga-csatorna, mint szinte a tervezett cson- grád-pesti csatorna, a melyek a tiszamenti és bánáti termelő vidékeket hoznák közelebb a Dunához Pest és a nyugati piacok felé, hatalmas versenytársai lévén az osztrák államvasutnak és a létesítendő buda-győri vasutnak hazai nyersterményeink ol- csóbb értékesítése céljából. A másik irány a tenger felé. Azon vezérelvhez híven, miszerint nyersterményeink értékesítésé- nek biztosításához feltétlenül szükséges magyar területen jutni el a magyar tengerhez, a vizi utak fejlesztésénél is ezen szem- pontból kell óhajtanunk a vukovár-samaczi csatorna létesí- tését és a Kulpa szabályozását, a mely két munka a tengerhez jutást könnyebbtené meg, s e tekintetben a déli vasut correcti- vuma gyanánt volna képes működni.

Egyelőre a körülményektől kell felfüggesztetünk annak megítélését, ha valjon bizhatók-e magánvállalatokra vízi utaink kiépítésének és fentartásának részletei; azt azonban, hogy ez esetben az államhatalom, s annak repraesentánsa, a kormány, fentartsa főfelügyeleti és ellenőrzési jogát, különösen az árszabásokra nézve, minden körülmények közt elengedhetlen szükségnek tartjuk.

Gróf DESSEWFFY AURÉL.

GYÖRGY ENDRE.