

# A VASUTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS REFORMJA.

## I. A JELENLEGI DIJSZABÁSOK KELETKEZÉSE.

— *Első közlemény.* —

A modern közgazdaság, melyben az egyes nemzetek gazdasági önállósága elenyészőben van, hogy helyet adjon az egymástól államszervezetileg független gazdasági testeket egyetemes egészszé összeforrasztó világgazdaságnak, első sorban a tökéletes közlekedési eszközöknek köszöni létét. A közlekedési eszközök története egykorú az emberi nem történetével; amazok kezdőkorának történelmét, mely évezredekre terjedhet, ép oly homály födi, mint az emberi nem fejlődésének primitiv korszakát. Évezredek telhettek el, mióta az ember először alkalmazott megszelidített állatot szállításra, a mióta a vizek mentén látva a víz sodra által hajtott fatörzset, a víz erejét céljai szolgálatára kényszerítette. A lónak kocsi előtt való alkalmazását már a történelmi kor legkezdetlegesebb korában ismerte az ember, a szárazföldi közlekedés egész története, a történelem előtti idöktől egész napjainkig, a gözmozdonynak sinuton való alkalmazásáig, nem mutat föl egyetlen egy lényeges újítást sem; a szárazföldi közlekedés ugyanazon keretben, ugyanazon tényezők segítségével folyt hatvan év előtt, mint évezredekkel korábban.

Az út, fuvarszköz és motor, a közlekedés ezen három tényezője nem módosult évezredekken át; a római birodalom, a műszaki tökély legmagasabb fokán álló és rendkívül kiterjedt uthálózatával, a hír, ember és áru szállítás oly kitünö szervezettel dicsekedhetett, melylyel aligha vetekedhetett egy európai állam közlekedésügye is a vasutak föltalálásáig, illetőleg a gözmozdonynak a sinuton való alkalmazásáig. A szárazföldi közlekedési eszközök történetében csak ezen egy újítást ismerjük, de ez az egy átalakította és megváltoztatta a világ egész képét. A gözmozdony feltalálója és sinutra való első alkalmazója, midön évekig tartó kísérletek után sikerült a maga elé tűzött feladatot megoldania, a legfellengzőbb reményeket táplálhatta talál-

mánya jelentőségéről, de sem ő, sem azok, kik részt vettek az első gőzmozdonyu vasut próbameneténél, nem sejtették, hogy ez a találmány alig hatvan év alatt nagyobb gazdasági forradalmat fog előidézni, mint a milyet a művelt világ valaha is átélt.

A gőzmozdonyu vasut nem első, de eddig legtökéletesebb alkalmazása a mechanikai erőnek a szárazföldi szállításra, gazdasági előnyét a motorul használt erő és a sajátlagos uttestnek az addig alkalmazott állati vonóerő és uttest fölött való fölénye adja meg, mely több irányban nyilvánul. A tömeges, gyors és olcsó szállítás mind megannyi előfeltétele a mezőgazdasági és ipari termelés munkamegosztásának, a tömeges termelésnek és a soha nem sejtett mérvre emelkedett, a saját termeléstől függetlenné vált fogyasztásnak. Ez a tömeges termelés és fogyasztás elképzelhetlen a vasutak nélkül, melyek a helyi termelést és fogyasztást egymástól függetleníték.

A magyar vasutakon az 1887. év átlagában egy-egy tehervonattal 136 tonna áru szállított, ugyanezen árumennyiség elszállítására, kitünő utat és erős vonóállatot föltételezve, fuvarszekerenként 2 tonnát számítva, legalább 78 kocsis, 78 szekér és 136 ló lett volna szükséges. Ezen számok a vasuti szállításnak a tengelyen szállítás fölött való rendkívüli fölényét mutatják, úgy a szállítás tömegességét, mint gyorsaságát tekintve. Tömegesség és gyorsaság tekintetében semmiféle szállítási mód nem versenyezhet a szárazföldön a vasuttal, de a vasutnak tömegszállító jellegéből, magángazdasági alapból indulva ki, az is következik, hogy a vasut mint tömegszállító eszköz, csak ott és akkor van helyén, a hol és a mikor van tömeges szállítani való, mert a vasutnak harmadik és közgazdaságilag legfontosabb fölénye a többi közlekedési eszköz fölött csak akkor és ott érvényesülhet, a hol és a mikor tényleg tömegesen kerülnek az áruk szállításra. Így a magyarországi vasutak 1887-ben összesen 171 millió tonna árut szállítottak, e mellett azonban egy-egy teherkocsi átlag 19 tonnával volt megterhelve, tehát a hordképességnek csak ötöd-részével. Ha valahol, akkor ezen a téren csálnak az átlagos számok, és e tényre, a nélkül, hogy ahhoz bármi következtetést fűz-nénk, csak annak kitüntetése végett utalunk, hogy vasutaink a forgalomban volt fuvarszerekkel, azok teljes, bár soha el nem érhető kihasználását föltételezve, ötször annyi árut szállithattak volna el, mint a mennyit tényleg elszállítottak. Ennek daczára a vasutak által teljesített áruszállítás sokkal olcsóbb, mint ha

ugyanazon munka fuvarszekerekkel végeztetett volna. A vasutak az említett 171 millió tonnát átlag 127 kilométerre szállították, a teljesített tonna-kilométerek mennyisége tehát 2,177 millió. Egy teherfogató napi útját 50 kilométerrel és az átlagos megterhelés százalékát úgy, mint a vasútnál, a hordképesség ötödrésével véve föl, egy teherfogató évi munkája 12,675 tonna-kilométer, a vasutak által elszállított árumennyiségnek ugyanazon idő — egy év alatt való elszállítása céljából, állandóan 171,777 teherfogatónak kellett volna forgalomban lennie. Egy teherfogató napi munkájának önköltségi árát a budapesti közúti vasút adatai szerint legalább 3 frttal kell felvennünk, úgy, hogy a vasutak által elszállított árumennyiségnek közönséges fuvarszekerekkel való elszállítása, az utak költségeinek teljesen figyelmen kívül hagyásával, legalább 223 millió forintba került volna, holott a vasutak ugyanezen szállítást díjszabásuk, tehát nyereséges tételek mellett, körülbelül 55 millió forintért teljesítették. Ezen számok szerint a vasuti szállítás legalább négyszer oly olcsó, mint a fuvarszekérrel való szállítás jó úton.

A szállítás olcsóbbá tételére irányuló törekvés vitte az embereket a sinut alkalmazására már évszázadok előtt, a mely törekvés sikerét megkoronázta az állati vonóerőnek mechanikai motorral való helyettesítése. Ezen törekvéseket, a cél megvalósítása érdekében tett kísérleteket, tisztán az áruszállítás, az áruszállítás olcsóbbá tételének szüksége szülte, a személyszállítás gyorsítása és olcsóbbá tételének szükségét a vasut föltalálásakor nem érezte senki. Az uthálózatnak a nyugoti államokban a század első negyedében mindenütt folyamatban levő, sőt a nagy forgalmú vonalak tekintetében már befejezett kiépítése, a személyszállító, posta és gyorskocsi szolgálatnak berendezése és kiterjesztése kielégített minden igényt és a legvérmesebb vágyaknak sem hagyott fönn kívánni valót. London és Manchester között a gyorskocsi járatok 1759-ben indultak meg, és az első gyorskocsi ezen ut megtételét »bármily lihetetlennek látszik is az« 4 $\frac{1}{2}$  nap alatt ígérte meg, ugyanezen ut megtételére a század első negyedében csak 27 óra volt szükséges.<sup>1)</sup> (Ma a 304,2 kilométer távolság megtételére 4 óra 15 percz kell, a gyorsvonat a tartózkodásokat is számítva, 74 km. gyorsasággal halad). Hogyne tet-

<sup>1)</sup> L. Roscher: Nationalökonomik des Handels- u. Gewerbelebens, 3-ik kiadás 363. lap.

szett volna ez nagy haladásnak, különösen ha meggondolták, hogy 1745-ben a személyszállító postának a Londontól 645 km. távolságra levő Edinburgba való menetelre 3 hét kellett »isten segedelmével.«

A haladás a személyszállításban, az utak kiépítése, a posta és gyorskocsi szolgálat jobb berendezése következtében tényleg igen jelentékeny volt és a legmesszebb menő vágyakat kielégíthette, ugyannyira, hogy az első gőzmozdonyú vasut tervezésénél — ilyenül a liverpool-manchesteri tekintendő, mert a darlington-stocktoni vasut, melyen Stephenson György legelőször alkalmazta a gőzmozdonyt, eredetileg mint lóvonatu pálya engedélyezettett, — kizárólag a teherforgalomra voltak tekintettel. Így történhetett az, hogy 1825-ben a legtekintélyesebb angol folyóirat, a Quaterly Review ugyanazon tanulmányban, melyben lándzsát tör a liverpool-manchesteri vasut mellett, a legélesebb gúnynyal ostromozza azon tervfaragókat, a kik a vasutat általános közlekedési eszközzé akarják tenni, különösen a London-Woolwich-i vasutat teszi nevetségessé, melynek tervezői 29—33 km. óránkénti gyorsaságot helyeztek a személyszállításnál kilátásba.<sup>1)</sup> A liverpool-manchesteri vasut 1826-ban kelt engedélyokmányának határozataiból kitűnik, hogy a törvényhozás a vasutat valamennyi fuvarozónak szolgáló szabad utul tekintette, melyet ép úgy, mint valamely közutat, a vasuttársulatnak fizetendő utdíjért mindenki használhat. Ezen utdíjat az engedélyokmány maximalis tételekben állapítja meg, melyeken belül az utdíj az előző év osztalékához képest, évenként szabályozandó. E maximalis tételek következők:

Minden kocsiért személyekkel

1 shilling 6 pence	minden személy után	10 mfdig és azon alól,
2 » 6 »	» » »	10—20 mfdig,
4 » — »	» » »	20 mfdön túl.

A vasuttársulat is szerepelhet fuvarozó gyanánt, ezen esetre azonban az engedélyokmány nem állapít meg díjtételeket, a társulatra mint fuvarozóra bizza olyan észszerű díjak (reasonable charge) alkalmazását, a melyeket mindenha megfelelőeknek tart.

A vasutak nagy forgalmi jelentősége úgy az áru, mint a

<sup>1)</sup> L. : G. Cohn : Untersuchungen über die engl. Eisenbahnpolitik I. köt. 27-ik lap.

személyszállításra a liverpool-manchesteri vasut 1830-ban befejezett kiépítésével nyilvánvalóvá vált. Az 1829-ben rendezett gőzmozdony-próbameneteknél egy gép óránként 33, sőt 48 km. gyorsaságot fejtett ki a megterhelt vonattal, a mi az egész világ előtt nyilvánvalóvá tette, hogy a vasuté a jövő, a szállítás minden ágában, különösen a személyszállítás terén. A liverpool-manchesteri vasut megnyitása után engedélyezett vasutak engedélyokmányai, miután a tapasztalat megmutatta, hogy a vasut más szempont alá esik, mint a többi ut, a személyszállításra maximális díjakat állapítottak meg, a következő tételekkel:

2<sup>5</sup> pence mfd és személyenkint (10<sup>5</sup> kr. km. és személyenkint) nyitott kocsiban.

3 pence mfd és személyenkint (12<sup>6</sup> kr. km. és személyenkint) fedett kocsiban.

3<sup>5</sup> pence mfd és személyenkint (14<sup>7</sup> kr. km. és személyenkint) a gyorskocsihoz hasonló berendezésű kocsiban.

Ezen határozmányok képezik az angol vasutak személydíjszabásának alapját, nevezetesen a három kocsiosztály berendezése ezen határozmányokra vezethető vissza, melyek irányadóul szolgáltak a vasut-ügy egész fejlődésénél. A parlamentnek ezen díjak megszabásánál semmi tapasztalata nem volt arra nézve, hogy ezen tételek megfelelők-e, azokat oly határvonalul állította föl, a melyen a vasutak túl nem mehetnek, de korántsem azért, hogy a közönség érdekei megvédessenek.

Franciaországban az első vasutak szintén mint lóvonatu teherszállító pályák épültek; 1823-tól 1832-ig öt ilyen vasut engedélyeztetett, köztük 1826-ban az 58 km. hosszú Saint-Etienne-lyoni vonal, a mely 1832-ben vonóerőül a gőzmozdonyt alkalmazta és a személyszállítást is berendezte. A francia törvényhozás nem késett levonni e nagy jelentőségű tények következményeit. A vasut-engedélyezés, mely addig kizárólag a kormány hatáskörébe tartozott, ettől fogva a törvényhozásnak tartatik fenn, és többé nem adatnak örökérvényű, hanem legfeljebb kilenczvenkilencz évre szóló engedélyek. Az első vasut, melynek engedélye törvényhozási fölhatalmazás alapján adatott ki, a montrond-montbrisoni, az andrézieux-roannei vasut 16 km. hosszú kiágazási pályája.<sup>1)</sup>

A francia kamara ezen vasut engedélyezésénél még azon,

<sup>1)</sup> L. Alfred Picard : Les chemins de fer français. Paris, 1884. Tome I.

Angliában keletkezett fölfogásból indult ki, hogy a vasutat a különleges rendészeti szabályok megtartása mellett mindenki használhatja saját megfelelő fuvarszközével. A kormány előterjesztése kizárólag teherszállítás föltételezésén alapult, a kamara bizottsága bevonta a fölhatalmazásba a személyszállítást is és a következő javaslatot terjesztette a kamara elé:

1. a tarifa módosítottassék oly célból, hogy a személyszállításra is tekintettel legyen;

2. a törvény szentesítse a vasuton való szabad közlekedés elvét, a különleges rendőri szabályok megtartásának föltétele alatt azon jogosítvánnyal, hogy ha az engedélyes maga teljesíti saját fuvarszközével és saját vonóerejével a szállítást, az utdíjnak legfölebb feléig terjedhető szállítási díjat szedhet.

A képviselőház hosszú vita után, melyben a gözmozdonynak mint szállító eszköznek kizárása is indítványoztatott, elfogadta ezen javaslatokat, hasonlóképen az urak háza is. Az ezen törvény alapján 1834-ben kiadott engedélyokmány a személyszállító kocsikban egy helynek maximális díját 1 frankban szabta meg; az engedélyesnek joga volt e díjat leszállítani, de a kormány jóváhagyása nélkül nem emelhetette föl.

A második gözmozdonyú vasut, mely engedélyeztetett, a páris-saint-germaini 19 km. hosszú vonal volt. Ennek tarifája is megkülönbözteti a peáge-díjat »c'est-à-dire la parte de la taxe correspondant à l'usage de la voie ferrée«, és a tulajdonképeni szállítási díjat. A személytarifa csak egy osztályú, 0'075 frank (adó nélkül) kilometer és személyenkint számított díjtétellel. Az 1836-ban engedélyezett 27 km. hosszú montpellier-cette-i vasut engedélyokmányának tarifája két osztályt állapít meg: a födetlen és nyitott kocsikban 0'05 frc., födött és zárt kocsiban 0'075 frc. kilométerenkint egységtétellel. A páris-versailles-i vasut engedélyokmányának tarifája az utazók egy osztályáról gondoskodik, a díjtétel 0'18 frc. km.-kint; a mulhouse-thann-i vasut engedélyokmánya (1837.) két osztályt állít föl; zárt és födött kocsiban 0'08 frc., nyitott és födetlen kocsiban 0'06 frc. díjtétellel km.-kint.

Az első díjszabás, mely a három kocsiosztály alapján van föllállítva, a páris-belga-határszéli vasut engedélyokmány tervezetében foglaltatik, a következő módon:

személyenkint nyitott, ruganyokon nyugvó

kocsiban

0'03 frc. km.-kint,

személyenkint zárt, ruganyokon nyugvó koc-  
siban

0·05 frc. km.-kint,

személyenkint diszített, tükörüvegekkel zárt,

ruganyos ütközőkön nyugvó koc-  
siban

0·07 » »

Ezen engedélyokmány a kamarák által nem hagyatott jóvá, mert a kamara a fővonalak engedélyezése előtt a vasutügy legfontosabb kérdéseit akarta tisztázni. Az ezen célból 1837-ben összehívott bizottság kérdőívében csak egy kérdést találunk, mely a személydíjszabásra vonatkozik, nevezetesen: ne vétessék-e ki a helyek bizonyos száma a díjszabás által megállapított maximum alól? E kérdésre a bizottság azon véleményt nyilvánította, hogy a helyeknek tizedrészére az engedélyes különleges kényelem nyújtása ellenében a maximális díjnál magasabb tételt állapíthat meg; a díjat azonban alkalmazása előtt három hónappal meg kell állapítani és legalább egy évig érvényben kell tartani.

A páris-orleánsi vasut (1838.) engedélyokmányának tervezete is két osztályról gondoskodik 0·075 és 0·05 frc. díjtétellel. A kamara ennek tárgyalásánál kimondotta, hogy a második osztályú kocsi-  
knak zártaknak kell lenniök, és hogy a fényüzési helyek (places de luxe) díját minden év január 1-én a miniszter állapítja meg, a podgyász-szabadsúlyt a kamara fölemelte 15 kgról 25 kgra. Egy későbbi törvény (1840.) ezen tarifát megváltoztatja és megalkotja a három kocsiosztályú díjszabást 0·10 frc., 0·075 frc. és 0·05 frc. km.-kinti díjtétellel; a harmadik osztályú kocsi ezen díjszabás szerint is nyitottak. A páris-orleánsi és a strassburg-hardi vasut egyidejűleg megváltoztatott díjszabásaival Franciaországban is meg van vetve a három kocsiosztályra fektetett személydíjszabás alapja, melynek tételei két elemből állanak: a peage-díjból és a szállítási-díjból, a mely elkülönítés mai napig fennáll, miután az 1838. július 2-án kelt törvénnyel a vasutakra is kiterjesztett személyszállítási adót eredetileg csak a tulajdonképeni szállítási díj után szándékoztak számítani.

Németországban a vasutak díjszabási szabadsága kezdetben nem korlátoztatott. A porosz vasuti törvény (1838. november 3-án) még a régi fölfogásból indult ki, mely gyakorlatilag kivihetőnek tartotta a vasutak különböző fuvarozók által való igénybevételét. E törvény az engedélyesnek a kizárólagos szállítási jogot csak három évre biztosítja; azontúl a vasutat a megállapítandó utdíjért (Bahngeld) mindenki használhatja, ha megfelel a vasutrendészeti szabályoknak. Az utdíj megszabására a

törvény részletes intézkedéseket tartalmaz ; három év eltelte után a társaság saját belátása szerint állapítja meg az árt, melyet a szállításért fuvardíj fejében az utdíj mellett szedni kíván ; ezen díjak megállapításánál azonban nem lehet nagyobb tiszta jövedelmet kiinduló pontul venni, mint a szállítási vállalatba fektetett tőke 10%-át (32. §.). A három kocsiosztály mindjárt kezdetben alapját képezte a személytarifának, melynek tételei 6 eziüstgaras az I. osztályban, 4 $\frac{1}{2}$  és 3 eziüstgaras a II. és III. osztályban személy- és mérföldenkint. A harmadik osztályu utazók nyitott kocsikban szállítottak, a második osztályuak födeles, oldalt börellenzőkkel elzárható kocsikban. E három kocsiosztályhoz 1843-ban járult Badenben a IV. kocsiosztály.

Az 1836-ban engedélyezett Ferdinánd császár északi vasut személydíjszabása megállapításánál irányadóul a posta díjszabása szolgált, melynek tétele 20 kr. pp. volt személymértöldenkint belső- és 10 kr. pp. külső-ülésért. Ehhez képest a vasuti díjszabásra az I. osztályban személymértöldenkint 18 kr. pp. ; a II. osztályban 12 kr., a III. osztályban 9 krajczár díjat állapított meg. Az I. osztályu kocsik zártak voltak, ablakokkal ellátva, a II. osztályuak födelesek és a homlokzaton zártak, hosszoldalt börrernyővel ellátva ; a III. osztályuak födelesek, de oldalt nyitottak, a később behozott IV. osztályuak egészen nyitottak. A bécsyöri vasut 1841-ben megnyitott bécs-bécs-ujhelyi vonalának személydíjszabása I. osztály 18 kr. II., osztály 13 $\frac{1}{2}$  kr., III. osztály 7 $\frac{1}{2}$  kr. pengőpénzben személymértöldenkint. A harmadik osztály díjszabását azonban csakhamar fölemelte az igazgatóság 9 krajczárra, miután a nagy díjkülönbözet következtében a közönség legnagyobb része ezen osztályban járt.<sup>1)</sup>

A későbbi vasutak engedélyezésénél a törvényhozás elkerülhetlenné tartotta maximális tarifák kikötését, így az államvasutaknak magán társaságokra való átruházásakor a következő díjszabás állapított meg :

az osztrák-államvasutnál

	1855.	1859.
I. osztály	20 kr. p.p. személymértöldenkint	36 o.é. kr.
II. »	15 » »	27 » »
III. »	10 » »	18 » »

<sup>1)</sup> L. : P. F. Kupka : Die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns 1822—1867. Leipzig 1888. 68. lap.



## a déli-vasutnál

	1856.	1858.
I. osztály	20 kr. p.p. személymértöldenkint	36 o.é. kr.
II. »	15 » »	27 » »
III. »	10 » »	18 » »

Mindkét vasutra nézve egyezően megállapított, hogy a gyorsvonatoknál, melyeknek csak első és második osztályu kocsikból kell állniok, ezen árszabály 20<sup>o</sup>/<sub>o</sub>-kal fölemelhető.

A vasutak kezdetleges kora személydíjszabásának ezen áttekintése arról győz meg, hogy a vasutak személydíjszabásának képzésénél semmiféle tapasztalati alap nem szolgált kiinduló pontul; a midőn a vasutak a személyszállítást megkezdték, a posta és gyorskocsik versenyével állottak szemben és díjtételüket ezekéhez alkalmazták, a mi annál szükségesebb volt, mert alig nyújtottak több kényelmet mint ezek és a gyorsaság, úgy látszik, nem tekintetett oly tényezőnek, mely magasabb tételek alkalmazását indokoltá tehetné volna.

Azon kérdés vizsgálatával, mi tekinthető a vasutak személydíjszabása maximális határának, törvényhozási célból először Franciaországban foglalkoztak, a hol az 1839-ben a vasutügy elvi kérdéseinek tárgyalására összehívott (második) bizottság elé a következő kérdőpont terjesztetett: Minő alapokon állapíttassék meg a szállítási díj maximuma? Az enquête erre a következő választ adta: »A bizottság megfontolván, miszerint szükséges mérlegelni a közönség és a társaságok érdekeit, másrészt abból indulva ki, hogy egy vasut, mely nem szállíthat legalább is oly alacsony áron, mint a közuti vállalatok, nem képezhet komoly szükségét, javasolja, hogy a személyszállításra oly maximum állapíttassék meg, mely egyenlő a gyorskocsik tarifájának minimumával.« A francia vasutak engedélyokmányainak maximális díjtételei, a mint láttuk, meglehetősen alacsonyak, az első osztályban 0·10 franc, a másodikban 0·075, a harmadikban 0·05 franc az egységtétel kilométerenkint.

Ugyanezen kérdés, habár nem azonos alakban, Angliában is már a vasutak fönnállásának első éveiben fölmerült. A vasutak kezdettől fogva ellenséges magatartást tanúsítottak a kevésbé vagyonos osztályok által igénybe vett harmadik kocsiosztály ellen; minden rendelkezésre álló eszközzel arra törekedtek, hogy az utazók az első és második osztályt vegyék igénybe, ezért a vonatok legnagyobb részénél nem is vittek harmad-osztályu

kocsikat és a mely társaságok szállítottak ilyeneket, azok is a leglassabb vonatokhoz csatolták és e mellett úgy rendezték be azokat, hogy tényleg csak azok vették igénybe, a kik erre utalva voltak. A vasutak ezen a szegényebb néposztályokra nézve sérelmes eljárása erős kritikát provokált és az angol törvényhozást, mely általában oly tehetetlen a vasutakkal szemben, közbelépésre kényszerítette. Az 1844. augusztus 9-én kelt törvény, mely a Gladstone által javasolt nagy parlamenti vizsgálat eredménye volt, elrendeli, hogy minden, a törvény életbelépte után engedélyezendő és minden előbb engedélyezett vasut, mely engedélye módosítását kéri a parlamenttől, köteleztessék egész vonalhosszán át minden hétköznap, kivéve nagypénteket és karácsony napját és minden vasárnap is, ha más személyszállító vonatok az nap közlekednek, legalább egy vonatot járatni harmadosztályú utazók számára. E vonatnak, a tartózkodásokat is beleértve, óránként legalább 12 mérföld (20 km.) gyorsasággal kell közlekednie, meg kell állnia minden személyszállításra berendezett állomáson, ülésekkel ellátott, az időjárás ellen oltalmat nyújtó kocsikból kell állnia, a viteldíj nem lehet több mint legfőlebb 1 penny mérföldenkint (2<sup>5</sup> kr. km.-kint) 3 évnél fiatalabb gyermekek díjtalanul, 3—12 éves gyermekek féláron, 50 font podgyász díjtalanul szállítandók. A vasuttársulatok súlyos megterheltségül tüntették föl ezen határozmányokat, olyanokul, melyek méltánytalan áldozatokat követelnek a vasúttulajdonosoktól és ellenállásukkal sikerült is kieszközölniök, hogy a parlament ezen vonatokat fölmentette az 5 százalékos személyszállítási adó alól. Ezen parliamentary traines-nek nevezett vonatok intézménye ma is létezik a legtöbb angol vasuton, a mi az adókérdéssel áll összefüggésben, daczára annak, hogy a vasutak ma már kivétel nélkül más szempontból tekintik a harmadik kocsiosztályt.

A három kocsiosztályra alapított személydíjszabás, a vasutak fönnállása után rövid idővel egész Európában általánossá vált. E három kocsiosztályhoz Németországban már a negyvenes években a IV. osztály járult, a mit az osztrák vasutak egy része szintén elfogadott; a magyar vasutak között is többnek engedélyokmánya négy kocsiosztály berendezését szabja meg. Ezen három, illetőleg négyfokú tarifa a kezdetben rendkívül lassú járatú személyszállító vonatokra volt megállapítva. A vasutak kezdetleges korában csak egyféle személyszállító vonatok

voltak. A forgalom szüksége a vasutakat azonban mind nagyobb menetsebesség kifejtésére ösztönzi, a mi a külön gyorsvonatok berendezésére vezet. Ezen gyorsvonatokkal a vasutak magasabb bevételek elérését is célozzák és ezen cél három eszközzel igyekeznek biztosítani: vagy kizárják a gyorsvonatokból a harmadik osztályt, mint kezdetben Angliában tették, vagy magasabb szállítási díjat szednek a gyorsvonatokkal szállított személyektől, vagy pedig, mint hazánkban, a gyorsvonatoktól magasabb díjat szednek és a harmadik osztályt kizárják.

A forgalom szüksége szülte a gyorsvonatokat, ezen forgalmi szükségköznyelven szólva időmegtakarítás. De ha az időmegtakarítás szüksége a vasutügy kezdetétől fogva létezett, ép oly korán nyilvánult a pénzmegtakarítás szüksége. Hogy a vasutak ennek is eleget tegyenek, hogy azon osztályoknak is megadják a módot a vasut igénybevételére, melyek a rendes személyvonatok díjait nem fizethették meg, megtartották, illetve behozták a tehervonatokkal való személyszállítást, mert a személyszállítás a legkezdetlegesebb időben a teherszállítással együtt eszközöltetett. A személyeknek tehervonatokkal való szállítása később a vegyes vonatok alakjában általánosult.

A személyszállítás e szerint háromféle vonatokkal teljesítetik; első sorban állanak a személyszállító vonatok a személydíjszabás normális tételeivel, továbbá a személyvonatoknál gyorsabb vonatok, a melyek vagy csak bizonyos kocsiosztályokat visznek, vagy magasabb szállítási díj fizetése mellett használhatók, végül a személyvonatok díjtételénél mérsékeltebb díjak mellett közlekedő és rendszerint kisebb menetsebességű vegyes vagy omnibuszvonatok.

DR. HELTAI FERENCZ.